

**CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
EXPLORADO PELA STCP**

entre

**MUNICÍPIO DE GONDOMAR
MUNICÍPIO DA MAIA
MUNICÍPIO DE MATOSINHOS
MUNICÍPIO DO PORTO
MUNICÍPIO DE VALONGO
MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE GAIA**

e

**STCP
SOCIEDADE DE
TRANSPORTES COLETIVOS DO
PORTO, E.I.M, S.A.**

Porto, 26 de Dezembro de 2024

J. Pereira
[Signature]
[Signature]
[Signature]

Página deixada intencionalmente em branco

ÍNDICE

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS	16
Cláusula 1. ^a Objeto do Contrato	16
Cláusula 2. ^a Definições	16
Cláusula 3. ^a Anexos	20
 CAPÍTULO II - DEFINIÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO E SUAS OBRIGAÇÕES	 21
SECÇÃO I – DISPOSIÇÕES GERAIS	21
Cláusula 4. ^a Objeto	21
Cláusula 5. ^a Obrigações de Serviço Público	21
Cláusula 6. ^a Regime de exclusivo	23
 SECÇÃO II – REDE E SERVIÇO	 24
Cláusula 7. ^a Planos de Rede e Oferta	24
Cláusula 8. ^a Elaboração e aprovação dos Planos de Rede e Oferta	25
Cláusula 9. ^a Gestão de variações pontuais e previsíveis de procura	27
Cláusula 10. ^a Gestão de eventos pontuais imprevisíveis	27
Cláusula 11. ^a Ajustamentos pontuais	28
Cláusula 12. ^a Variação da produção quilométrica anual	28
Cláusula 13. ^a Pontualidade e regularidade	29
Cláusula 14. ^a Interrupções ou suspensões de serviço	30
 SECÇÃO III – RELAÇÃO COM OS PASSAGEIROS	 31
Cláusula 15. ^a Apoio e informação ao público	31
Cláusula 16. ^a Website	31
Cláusula 17. ^a Relacionamento com os passageiros e reclamações	31
 CAPÍTULO III – MEIOS DE EXPLORAÇÃO	 32
SECÇÃO I – DISPOSIÇÕES GERAIS	32
Cláusula 18. ^a Estabelecimento afeto ao Serviço Público	32
Cláusula 19. ^a Afetação de bens e relações jurídicas pela STCP	34
 SECÇÃO II – MATERIAL CIRCULANTE, INFRAESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS	 35
Cláusula 20. ^a Material Circulante	36
Cláusula 21. ^a Substituição	36
Cláusula 22. ^a Transporte de passageiros com mobilidade reduzida	37
 SECÇÃO III – INFRAESTRUTURA	 37
Cláusula 23. ^a Disposições gerais	37
Cláusula 24. ^a Terminais e interfaces	37
Cláusula 25. ^a Paragens, estações, abrigos e postaletes	38
 SECÇÃO IV – SISTEMAS DE INFORMAÇÃO	 38
Cláusula 26. ^a Sistema de apoio à exploração	39
Cláusula 27. ^a Sistema de bilhética	39
 SECÇÃO V – RECURSOS HUMANOS	 40
Cláusula 28. ^a Estrutura de recursos humanos	40
Cláusula 29. ^a Fardamento	41
 SECÇÃO VI – GESTÃO E MANUTENÇÃO	 41
Cláusula 30. ^a Manutenção	41
Cláusula 31. ^a Gestão e controlo de riscos	42
Cláusula 32. ^a Ambiente	43
Cláusula 33. ^a Normas de configuração gráfica	43
Cláusula 34. ^a Publicidade em modo autocarro	43

Cláusula 35. ^a	Situações de furto e vandalismo	44
Cláusula 36. ^a	Segurança e gestão de situações de emergência	44
Cláusula 37. ^a	Regulamento de exploração	45
CAPÍTULO IV – TÍTULOS E TARIFAS		45
Cláusula 38. ^a	Títulos de transporte	45
Cláusula 39. ^a	Tarifário	46
Cláusula 40. ^a	Atualizações tarifárias	46
Cláusula 41. ^a	Reduções ou bonificações tarifárias	47
Cláusula 42. ^a	Venda dos títulos de bordo	48
Cláusula 43. ^a	Fiscalização comercial	48
CAPÍTULO V - OUTROS DEVERES DA STCP		48
Cláusula 44. ^a	Cumprimento da legislação aplicável e licenciamento	48
Cláusula 45. ^a	Responsabilidade civil	49
Cláusula 46. ^a	Seguros	49
Cláusula 47. ^a	Propriedade intelectual	50
Cláusula 48. ^a	Proteção de dados pessoais	51
Cláusula 49. ^a	Dever de confidencialidade	52
CAPÍTULO VI – DIREÇÃO, ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO		53
Cláusula 50. ^a	Regras de exercício dos poderes de concedente e de Autoridade de Transportes pelos Municípios	53
Cláusula 51. ^a	Direção	54
Cláusula 52. ^a	Dever geral de informação	54
Cláusula 53. ^a	Fiscalização e monitorização	55
Cláusula 54. ^a	Informação de exploração, contabilística e financeira	56
Cláusula 55. ^a	Avaliação de desempenho	56
Cláusula 56. ^a	Reporte e monitorização de desempenho	57
Cláusula 57. ^a	Arquivo	58
CAPÍTULO VII - REGIME DE RISCO E CONDIÇÕES FINANCEIRAS		58
Cláusula 58. ^a	Regime de risco	58
Cláusula 59. ^a	Proveitos e custos	59
Cláusula 60. ^a	Compensações devidas pelo Serviço Público	59
Cláusula 61. ^a	Obrigações de serviço público adicionais	60
Cláusula 62. ^a	Faturação e pagamento	60
Cláusula 63. ^a	Compensação de créditos	62
Cláusula 64. ^a	Sobrecompensação	62
Cláusula 65. ^a	Reposição do equilíbrio financeiro	63
Cláusula 66. ^a	Partilha de benefícios	63
CAPÍTULO VIII - MODIFICAÇÕES OBJETIVAS E SUBJETIVAS		63
Cláusula 67. ^a	Modificação objetiva do Contrato determinada pelos Municípios	63
Cláusula 68. ^a	Cessão de posição contratual da STCP	64
Cláusula 69. ^a	Subcontratação	64
CAPÍTULO IX - INCUMPRIMENTO E FORÇA MAIOR		66
Cláusula 70. ^a	Princípio geral de responsabilidade	66
Cláusula 71. ^a	Mora, cumprimento defeituoso e incumprimento definitivo	66
Cláusula 72. ^a	Sanções contratuais pecuniárias	67
Cláusula 73. ^a	Sanções pecuniárias compulsórias	72
Cláusula 74. ^a	Força maior	72
CAPÍTULO X – SUSPENSÃO E EXTINÇÃO DO CONTRATO		74
Cláusula 75. ^a	Sequestro	74
Cláusula 76. ^a	Extinção do Contrato	74
Cláusula 77. ^a	Resolução pelos Municípios	75
Cláusula 78. ^a	Resolução pelos Municípios com fundamento em interesse público	76
Cláusula 79. ^a	Resolução pela STCP	77

Cláusula 80.ª	Caducidade	77
Cláusula 81.ª	Efeitos da extinção do Contrato	77
CAPÍTULO XI - DURAÇÃO E FASES DE EXECUÇÃO DO CONTRATO		77
Cláusula 82.ª	Produção de efeitos e duração do Contrato	77
Cláusula 83.ª	Período de transição inicial	78
Cláusula 84.ª	Período de exploração	78
CAPÍTULO XII - DISPOSIÇÕES FINAIS		78
Cláusula 85.ª	Contagem dos prazos	78
Cláusula 86.ª	Normas aplicáveis ao contrato e sua interpretação	79
Cláusula 87.ª	Interpretação e integração	79
Cláusula 88.ª	Invalidez parcial	80
Cláusula 89.ª	Litígios entre Municípios e a STCP	80
Cláusula 90.ª	Gestor do Contrato	80
Cláusula 91.ª	Comissão Técnica de Acompanhamento do Contrato	81
Cláusula 92.ª	Comunicações	82

P. Lima
[Signature]
[Signature]
[Signature]
5

Página deixada intencionalmente em branco

MUNICÍPIO DE GONDOMAR, pessoa coletiva n.º 506 848 957, com sede na Praça Manuel Guedes, 4420-193 Gondomar, neste ato representado pelo Exm.º Senhor Presidente da Câmara Municipal, Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

MUNICÍPIO DA MAIA, pessoa coletiva n.º 505 387 131, com sede na Praça Dr. José Vieira de Carvalho, 4470-202 Maia, representado pelo Exm.º Senhor Presidente da Câmara Municipal, Eng.º António Domingos da Silva Tiago, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

MUNICÍPIO DE MATOSINHOS, pessoa coletiva n.º 501 305 912, com sede na Avenida Dom Afonso Henriques, 4454-510 Matosinhos, representado pela Exm.ª Senhora Presidente da Câmara Municipal, Dr.ª Luísa Maria Neves Salgueiro, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

MUNICÍPIO DO PORTO, pessoa coletiva n.º 501 306 099, com sede nos Paços do Concelho – Praça General Humberto Delgado, 4049-001 Porto, neste ato representada pelo Exm.º Senhor Presidente da Câmara Municipal, Dr. Rui de Carvalho de Araújo Moreira, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

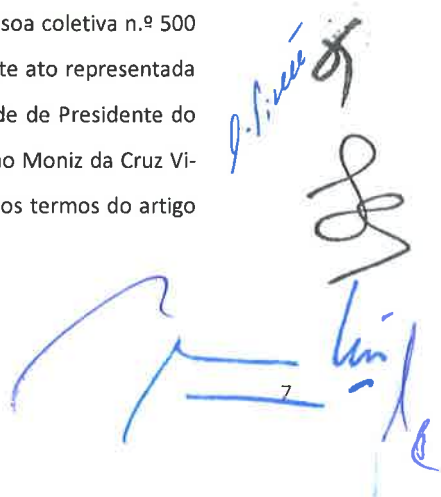
MUNICÍPIO DE VALONGO, pessoa coletiva n.º 501 138 960, com sede na Avenida 5 de Outubro 160, 4440-503 Valongo, representado pelo Exm.º Senhor Presidente da Câmara Municipal, Dr. José Manuel Pereira Ribeiro, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE GAIA, pessoa coletiva n.º 505 335 018, com sede na Rua Álvares Cabral, 4400-017 Vila Nova de Gaia, representado pelo Exm.º Senhor Presidente da Câmara Municipal, Professor Doutor Eduardo Vítor de Almeida Rodrigues, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

Adiante conjuntamente designados **Municípios**,

e

Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, E.I.M., S.A., pessoa coletiva n.º 500 246 467, com sede na Avenida Fernão de Magalhães 1862, 13.º, 4350-158 Porto, neste ato representada pela Exm.ª Senhora Doutora Cristina Mafalda Nieto Guimarães Pimentel, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração, e pela Exm.ª Senhora Dra. Isabel Maria de Oliveira Botelho Moniz da Cruz Viçã, na qualidade de vogal do Conselho de Administração, com poderes para o ato nos termos do artigo 16.º, n.º 1, alínea a), dos Estatutos da sociedade, adiante designada como **STCP**,



Adiante designados, em conjunto, por *Partes*.

E considerando que:

- I) A STCP assegura historicamente a exploração do serviço público de transporte de passageiros na cidade do Porto, em regime de exclusivo, e parte do serviço público de transporte intermunicipal de passageiros no território dos Municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Valongo e Vila Nova de Gaia;
- II) Essa exploração remonta a 1946, ano em que a concessão para o transporte de passageiros em Carro Elétrico foi resgatada pela Câmara Municipal do Porto à empresa privada «Companhia Carris de Ferro do Porto», a qual foi incorporada pelo Município e passou a ser uma empresa de capitais municipais com a nova designação «Serviço de Transportes Colectivos do Porto»;
- III) A prestação do serviço de transporte de passageiros pelo Carro Elétrico passou mais tarde a ser uma atividade da responsabilidade direta municipal, tendo a empresa Serviço de Transportes Colectivos do Porto sido convertida, com o mesmo nome, em serviços municipalizados da Câmara Municipal;
- IV) O Serviço de Transportes Colectivos do Porto foi estatizado depois de 1974 e passou a integrar o setor empresarial do Estado, tendo a STCP sido em 1994, já com a atual designação, convertida em sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos;
- V) Por determinação do Decreto-Lei n.º 202/94, de 23 de julho, e do Decreto-Lei n.º 379/98, de 27 de novembro, o serviço público de transporte municipal de passageiros na cidade do Porto, em regime de exclusivo, e o serviço público de transporte intermunicipal de passageiros no território dos Municípios, em ambos os casos por autocarro, passou a ser explorado pela STCP ao abrigo de uma relação concessória com o Estado;
- VI) Já ao abrigo do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho («RJSTP»), que complementa o regime do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, essa relação concessória foi aprofundada mediante celebração do «Contrato de Concessão de Serviço Público entre o Estado e a STCP» em 08.08.2014;
- VII) Sobreveio a intermunicipalização da STCP, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 175/2019 de 27 de dezembro, que determinou a transmissão do capital social da empresa do Estado para os Municípios, bem como a sua posição contratual como concedente no Contrato de Concessão de Serviço Público de 2014, com todos os poderes

públicos, direitos e obrigações inerentes, dando cumprimento ao regime previsto no RJSPTP;

- VIII) Segundo o artigo 2.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, o Município do Porto sucedeu ao Estado e à Área Metropolitana do Porto (AMP) como autoridade de transportes relativamente ao serviço público de transporte rodoviário de passageiros de âmbito municipal que se desenvolve maioritariamente na cidade do Porto explorado pela STCP ao abrigo do Contrato de Concessão de Serviço Público, pelo que o exercício dos poderes de Concedente, nessa parte, lhe incumbe de forma exclusiva;
- IX) O Contrato de Concessão de Serviço Público de 2014 foi celebrado com uma duração de 10 anos, pelo que, aproximando-se o seu termo, os Municípios procederam à ponderação de qual o modelo de operação a seguir para o período subsequente;

Considerando, também, que:

- X) Nos termos do artigo 6.º do RJSPTP e da alínea e) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que estabelece o regime jurídico das autarquias locais e o da transferência de competências do Estado para as autarquias locais, o Município do Porto é a Autoridade de Transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros por modo rodoviário de âmbito municipal que se desenvolvam na respetiva área geográfica, incumbindo-lhe as tarefas respeitantes ao seu planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento, incluindo a definição das obrigações de serviço público e respetiva compensação;
- XI) As mesmas tarefas quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros por modo rodoviário de âmbito intermunicipal competem à Área Metropolitana do Porto («AMP») na respetiva área geográfica, conforme dispõe o artigo 8.º do RJSPTP;
- XII) No entanto, as competências de autoridade de transportes da AMP no que respeita às linhas intermunicipais servidas pela STCP foram transferidas para os Municípios, por força do contrato interadministrativo de delegação de competências celebrado em 10.03.2020, conforme previsto no artigo 2.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, e no artigo 10.º do RJSPTP, prevendo ainda os mecanismos de coordenação do respetivo exercício pelos seis Municípios, e que constitui o Anexo 8 (Contrato Interadministrativo) ao presente Contrato;

Considerando, agora, que:

- XIII) A STCP é uma empresa cujo capital social é integralmente detido pelos Municípios, qualificando-se assim como «empresa local» na aceção do artigo 19.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que aprovou o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais («RJAE»), regendo-se pelo disposto nesse diploma, no Código das Sociedades Comerciais, nos seus Estatutos e, subsidiariamente, no regime do sector empresarial do Estado sem prejuízo das normas imperativas neste previstas;

- XIV) A STCP é uma empresa local de gestão de serviços de interesse geral e tem por objeto social a exploração do serviço público de transporte de passageiros na área urbana do Grande Porto (cfr. artigo 4.º, n.º 1, dos seus Estatutos);
- XV) O já mencionado Regulamento (CE) n.º 1370/2007 afirma, de um modo claro, no seu considerando 12, a legitimidade da operação dos serviços públicos de transporte de passageiros por parte de empresas públicas, fazendo eco dos princípios da neutralidade no que se refere ao regime de propriedade consagrado no artigo 345.º do Tratado de Funcionamento da União Europeia, da liberdade de os Estados-Membros definirem os serviços de interesse económico geral no seu território, da subsidiariedade e da proporcionalidade;
- XVI) E o artigo 17.º do RJSPTP admite a possibilidade de o serviço público ser explorado por um operador interno da autoridade de transportes, o qual consiste numa entidade em relação à qual a autoridade de transportes exerça uma relação de domínio idêntica à que exerce sobre os seus próprios serviços;
- XVII) Sendo os acionistas únicos da STCP, os Municípios são as suas entidades públicas participantes na aceção do artigo 5.º do RJAEL e exercem sobre a empresa uma influência dominante tal como definida no artigo 19.º do mesmo diploma, qualificando-se assim a STCP como operador interno dos Municípios na aceção do artigo 17.º do RJSPTP;
- XVIII) O Município do Porto pretende que a STCP continue a ser a operadora do serviço público de transporte rodoviário de passageiros de âmbito municipal na cidade do Porto, em regime de concessão com direito de exclusivo, dando continuidade e aproveitando a capacidade instalada e o *know-how* acumulado da empresa;
- XIX) E, bem assim, os Municípios pretendem que a STCP continue também a ser a operadora do serviço público de transporte rodoviário de passageiros de âmbito intermunicipal, em regime de concessão;
- XX) Essa escolha do Município do Porto, quanto ao transporte de âmbito municipal, e dos seis Municípios, quanto ao transporte de âmbito intermunicipal, para que a STCP continue a explorar o serviço público em modelo de concessão, em detrimento de outros modelos legalmente previstos – como o de exploração com meios próprios, o de operação por operadores privados ou, em qualquer caso, o de exploração em regime de prestação de serviços –, assenta nos pressupostos e enquadramento considerados para o modelo de organização e gestão do serviço público de transporte de passageiros através da STCP, constante no estudo «Apuramento das Compensações por Obrigação de Serviço Público», em anexo ao presente Contrato e que dele faz parte integrante e se dá aqui como reproduzido;
- XXI) Na ponderação do modelo a seguir para o próximo horizonte contratual foi ainda redesenhada a

rede a explorar pela STCP nesse mesmo período de tempo, com todas as mutações que previsivelmente irão ocorrer no sistema intermodal de transporte público na área metropolitana, bem como das exigências de frota e equipamentos que serão necessários para fazer frente aos desafios na mobilidade na próxima década, conforme igualmente ficou plasmado no estudo «Apuramento das Compensações por Obrigação de Serviço Público»;

Considerando, ainda, que:

- XXII) O Estado português decidiu realizar um investimento na mobilidade urbana da cidade do Porto no quadro do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), que consiste precisamente na instalação de um sistema de BRT (*Bus Rapid Transit*) no percurso Avenida da Boavista/Praça do Império/Praça Cidade do Salvador, onde será garantida, em toda a sua extensão, a articulação quer com a rede da Metro do Porto, quer com a rede da STCP, servindo uma extensa zona urbana consolidada, com um elevado potencial de procura e com ganhos significativos de aumento de passageiros para o sistema de transportes coletivos do Porto;
- XXIII) O BRT é um transporte público que tem adquirido fora de Portugal expressão em meios urbanos pelas suas características ambientais e pela facilidade de integração, sendo operado por veículos de elevado desempenho ambiental (elétricos ou a hidrogénio) similares a um metro, mas que rodam sobre pneus e que não requerem o uso de catenárias para alimentação energética, dispensando também a instalação dos respetivos postes, o que o reconduz a uma modalidade de transporte rodoviário;
- XXIV) O Estado atribuiu à Metro do Porto, S.A., a incumbência da realização dos investimentos em obras de adaptação da via rodoviária que servirá de canal do BRT, bem como a aquisição dos equipamentos e frota a afetar à operação, tendo sido convencionado com o Município do Porto que, depois de concluída a sua construção e aquisição de veículos e equipamentos, a exploração do BRT será atribuída a um operador de transportes específico designado pelo Município do Porto, enquanto Autoridade de Transportes competente, mediante contrato celebrado nos termos previstos no RJSPTP;

Considerando, consequentemente, que:

- XXV) O Município do Porto e a STCP celebram, em conformidade, o presente contrato de serviço público, na dimensão respeitante ao transporte rodoviário de passageiros de âmbito municipal na cidade do Porto, em regime de exclusivo, prestado por meio de Sistema BRT e de autocarro, a que se refere o artigo 20.º do RJSPTP, estabelecendo as regras a que obedece a exploração, tal como disposto nos artigos 21.º e seguintes do RJSPTP;
- XXVI) Por outro lado, os Municípios no seu conjunto e a STCP celebram o presente contrato de serviço público, na dimensão de transporte rodoviário de passageiros por meio de autocarro de âmbito intermunicipal no território dos Municípios, em regime de exclusivo, a que se refere o artigo 20.º

J. Pinheiro
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]

do RJSPTP, estabelecendo as regras a que obedece a exploração, tal como disposto nos artigos 21.º e seguintes do RJSPTP;

- XXVII) Pese embora os serviços públicos acima referidos sejam contratados através de um único instrumento contratual, o exercício dos poderes contratuais em cada um dos casos reveste-se de autonomia, cabendo ao Município do Porto isoladamente desempenhar as funções de Autoridade de Transportes quanto ao serviço público de âmbito municipal, e aos Municípios no seu conjunto exercer as funções delegadas pela AMP quanto ao serviço público de âmbito intermunicipal;
- XXVIII) Acresce que também o serviço público prestado por meio de Sistema BRT é, no exercício dos poderes e no cumprimento dos deveres contratuais, independente do serviço público prestado por meio de autocarro, na medida em que a existência de um não depende da existência do outro;

Considerando, ainda, que:

- XXIX) Atenta a falta de viabilidade económica ou operacional dos serviços de transporte rodoviário de passageiros objeto do Contrato, a execução dessas tarefas configura uma obrigação de serviço público tal como definida no artigo 23.º do RJSPTP;
- XXX) O desempenho de obrigações de serviço público determina o pagamento por parte das Autoridades de Transportes de uma compensação por cumprimento de obrigação de serviço público, cujo montante não pode exceder ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas da operação de serviço público, tal como estabelece o artigo 24.º do mesmo diploma, assegurando que, tal como determinado pelos legisladores europeu e nacional, essa atribuição não se qualifica como Auxílios de Estado;
- XXXI) O presente Contrato estabelece, assim, as compensações por cumprimento de obrigações de serviço público devidas pelos Municípios no seu conjunto à STCP, tendo o seu cálculo sido realizado e justificado no estudo «Apuramento das Compensações por Obrigação de Serviço Público», em anexo ao presente Contrato;

Considerando, também, que:

- XXXII) A natureza dos serviços de transporte de passageiros objeto do presente Contrato reconduz-se cumulativamente à previsão da alínea f) do artigo 45.º do RJAEL, sendo, portanto, um serviço de interesse geral suscetível de ser prestado pela STCP aos Municípios;
- XXXIII) O artigo 47.º do RJAEL estatui que a figura através do qual as entidades públicas participantes atribuem às respetivas empresas locais a gestão de serviços de interesse geral se qualifica como «contrato-programa», instrumento esse onde se deve definir detalhadamente o fundamento da necessidade do estabelecimento da relação contratual, a finalidade desta, os montantes dos subsídios à exploração, assim como a eficácia e a eficiência que se pretende atingir com a mesma,

concretizando um conjunto de indicadores ou referenciais que permitam medir a realização dos objetivos sectoriais;

- XXXIV) O presente Contrato entre os Municípios e a STCP encontra-se, assim, igualmente sujeito ao regime legal previsto para os contratos-programa constante do RJAEI;
- XXXV) Como se referiu nos Considerandos supra, as Partes reconhecem que as receitas geradas pela exploração do serviço público não serão suficientes para cobrir os respetivos custos, devendo os restantes recursos financeiros necessários à exploração do serviço ser objeto de financiamento pelos Municípios, qualificando-se as compensações por obrigações de serviço público como subsídios à exploração nos termos do n.º 2 do artigo 47.º do RJAEI, aplicando-se igualmente esse regime;
- XXXVI) Mais refere o n.º 3 do artigo 47.º do RJAEI que o desenvolvimento de políticas de preços das quais decorram receitas operacionais anuais inferiores aos custos anuais *«depende da adoção de sistemas de contabilidade analítica onde se identifique a diferença entre o desenvolvimento da atividade a preços de mercado e o preço subsidiado na ótica do interesse geral»*;
- XXXVII) Assim, as *supra* referidas compensações pagas pelos Municípios à STCP ao abrigo do Contrato que ora se celebra foram calculadas de molde a que os valores de compensação/subsídio à exploração sejam os necessários à manutenção do equilíbrio das contas da empresa, atento ao esforço associado à prestação dos serviços, que é superior aos meios financeiros libertos pelas suas atividades, em função dos elementos apurados pelo sistema de contabilidade analítica, o que se encontra devidamente justificado no estudo «Apuramento das Compensações por Obrigação de Serviço Público», em anexo ao presente Contrato;

Considerando, por fim, que:

- XXXVIII) Nos termos do n.º 4 do artigo 37.º do RJSPTP, a contratação do serviço público de transporte de passageiros é realizada *«de acordo com a legislação aplicável em matéria de contratação pública»*;
- XXXIX) Os Municípios contratam a STCP com dispensa de observância de um procedimento pré-contratual segundo a Parte II do Código dos Contratos Públicos, conforme estipulado no artigo 5.º-A, n.º 1, desse mesmo Código, porquanto:
- i. Os Municípios exercem conjunta e diretamente sobre a atividade da STCP um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços;
 - ii. A STCP desenvolve integralmente a sua atividade no desempenho de funções que lhe foram confiadas pelos Municípios;
 - iii. Não há participação direta de capital privado na STCP;
- XL) A não sujeição à Parte II do Código dos Contratos Públicos determina que a sua celebração deve

ser realizada, nos termos do n.º 3 do artigo 201.º do Código do Procedimento Administrativo, na sequência de um procedimento pré-contratual ad hoc modelado com base no regime de procedimentos previsto nesse código, «com as necessárias adaptações»;

XLI) A formação do presente Contrato seguiu o procedimento de adjudicação direta conforme a tramitação prevista no artigo 201.º, n.º 3, do Código do Procedimento Administrativo, designadamente:

- i. Iniciou-se com a elaboração de projeto de contrato pelos serviços dos Municípios e dos consultores por estes contratados, fundamentado no Estudo «Apuramento das Compensações por Obrigação de Serviço Público» e demais informações técnicas junto ao processo;
- ii. Na reunião da Unidade Técnica de Coordenação da STCP, realizada a 16 de dezembro, deliberaram os acionistas, por unanimidade, proceder à contratação de um serviço especializado de assessoria técnica em setores especiais, nomeadamente na área dos transportes, com o intuito de assegurar a implementação atempada do novo contrato e formalizar a contratação da STCP;
- iii. Em cumprimento do disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, o presente Contrato foi objeto de parecer prévio vinculativo favorável n.º 55/AMT/2024, da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;
- iv. Em cumprimento do disposto na alínea c) do n.º 6 do artigo 25.º do RJAEL, foi em 10 de setembro de 2024 emitido o parecer prévio favorável do Fiscal Único da STCP sobre a celebração do presente Contrato;
- v. A adjudicação e aprovação de minuta do Contrato foi aprovada pela Câmaras Municipais:
 - a) De Gondomar, na sua reunião de 13 de dezembro de 2024;
 - b) Da Maia, na sua reunião de 2 de dezembro de 2024;
 - c) Da Matosinhos, na sua reunião de 20 de novembro de 2024;
 - d) Do Porto, na sua reunião de 2 de dezembro de 2024;
 - e) De Valongo, na sua reunião de 13 de dezembro de 2024;
 - f) De Vila Nova de Gaia, na sua reunião de 18 de novembro de 2024;
- vi. A minuta do presente Contrato, acompanhada do Estudo «Apuramento das Compensações por Obrigação de Serviço Público – Rodoviário – Relatório sobre os Pressupostos e Resultados para o Período 2025 - 2034», foi aprovada pelas Assembleias Municipais:
 - a) De Gondomar, na sua reunião de 18 de dezembro de 2024;
 - b) Da Maia, na sua reunião de 12 de dezembro de 2024;

- c) Da Matosinhos, na sua reunião de 28 de novembro de 2024;
- d) Do Porto, na sua reunião de 9 de dezembro de 2024;
- e) De Valongo, na sua reunião de 18 de dezembro de 2024;
- f) De Vila Nova de Gaia, na sua reunião de 21 de novembro de 2024;

sob proposta das respetivas Câmaras Municipais aprovadas nas suas reuniões indicadas na alínea anterior, nos termos do disposto no n.º 5 do artigo 47.º do RJAEI, que autorizou igualmente a realização dos encargos plurianuais nele previsto, nos termos do disposto na alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro;

- vii. A minuta de contrato foi, por fim, aprovada pela deliberação do Conselho de Administração da STCP de 20 de dezembro de 2024;

XLII) O encargo financeiro decorrente do presente Contrato tem enquadramento orçamental:

- i. Município de Gondomar: nas rubricas 03/05010102 do orçamento para 2025, com inscrição na ação do Plano de Atividades Municipal projeto n.º 2002/3 Aç1, e tem o compromisso sequencial n.º 83589, com registo em sistema contabilístico dos compromissos plurianuais para anos seguintes;
- ii. Município da Maia: nas rubricas 0130/05010102 do orçamento municipal de 2024, com inscrição na ação do Plano de Atividades Municipal de 2024 2017/A/2026, e tem o compromisso sequencial n.º 2595/2024;
- iii. Município de Matosinhos: nas rubricas 321401/05010102 do orçamento para 2025, com inscrição na ação do Plano de Atividades Municipal PRC n.º 2730/2024, e tem o compromisso sequencial n.º 2024/2239. Para os anos subsequentes a despesa tem cabimento no orçamento e programa plurianual Plano de Atividades Municipal, refletido na ação 2024/A/9 – Transportes Públicos – Intermunicipalização da STCP;
- iv. Município do Porto: o encargo financeiro do presente contrato tem enquadramento orçamental nos termos da declaração emitida pela Senhora Diretora do Departamento Municipal de Finanças da Câmara Municipal do Porto datado de 27 de novembro de 2024;
- v. Município de Valongo: nas rubricas 02/05010102 do orçamento para o ano de 2025, com inscrição na ação do Plano de Atividades Municipal 339 2017/49, e tem o compromisso sequencial n.º 71411, com registo em sistema contabilístico dos compromissos plurianuais para anos seguintes;
- vi. Município de Vila Nova de Gaia: nas rubricas 02/05010102 do orçamento do ano de 2024, com inscrição na ação do Plano de Atividades Municipal 2017/A/124, e tem o compromisso

sequencial n.º 2024/6959, com registo em sistema contabilístico dos compromissos plurianuais para anos seguintes;

- XLIII) O presente Contrato, na medida em que se reveste de natureza de contrato-programa, está isento de fiscalização prévia do Tribunal de Contas nos termos do disposto no artigo 47.º, n.º 1, alínea h), da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, na sua atual redação;

É acordado e reciprocamente aceite o presente

CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS EXPLORADO PELA STCP

adiante designado como «Contrato», de que os Considerandos suprarreferidos constituem parte integrante, que se rege pelas Cláusulas seguintes:

CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS

Cláusula 1.ª Objeto do Contrato

- 1) Pelo presente Contrato é atribuída à STCP a exploração, em regime de concessão:
 - a) Pelo Município do Porto, do Serviço Público de transporte regular de passageiros em modo rodoviário de Âmbito Municipal na respetiva área geográfica, por meio de Sistema BRT, conforme consta do Apêndice 1 do Anexo 1 (Rede);
 - b) Pelo Município do Porto, do Serviço Público de transporte regular de passageiros em modo rodoviário de Âmbito Municipal na respetiva área geográfica, por meio de autocarro, conforme consta do Apêndice 2 do Anexo 1 (Rede);
 - c) Pelos Municípios, do Serviço Público de transporte regular de passageiros em modo rodoviário de Âmbito Intermunicipal, por meio de autocarro, conforme consta do Apêndice 3 do Anexo 1 (Rede).
- 2) O Contrato define ainda as condições de exploração do Serviço Público a observar pela STCP, bem como estabelece os termos do cumprimento das obrigações de serviço público a que a STCP está vinculada.

Cláusula 2.ª Definições

Para os efeitos do disposto no presente Contrato, e salvo se de modo diferente resultar do seu texto, os seguintes termos e expressões, quando iniciados em letras maiúsculas, independentemente de se encontrarem utilizadas no singular ou no plural, têm o seguinte significado:

- i. «Âmbito Municipal»: Compreende os serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros que visam satisfazer as necessidades de deslocação dentro de um município, que se desenvolvem integral ou maioritariamente dentro da respetiva área geográfica e que asseguram o transporte de passageiros entre quaisquer paragens previstas no Plano de Rede e Oferta, exceto quando tal esteja proibido nos termos do Contrato;
- ii. «Âmbito Intermunicipal»: Compreende os serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros que visam satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes municípios, que se desenvolvem integral ou maioritariamente dentro da área geográfica dos Municípios e que asseguram o transporte de passageiros entre quaisquer paragens por eles servidas, exceto quando tal esteja proibido nos termos do Contrato;
- iii. «Âmbito Inter-regional»: Compreende os serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros que visam satisfazer as necessidades de deslocação entre o território dos Municípios e outras comunidades intermunicipais, que se desenvolvem integral ou maioritariamente dentro da área geográfica das comunidades intermunicipais abrangidas e que asseguram o transporte de passageiros entre quaisquer paragens por eles servidas, exceto quando tal esteja proibido nos termos do Contrato;
- iv. «AMT»: Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;
- v. «Ano Contratual»: Cada período anual a contar do primeiro dia do Período de Exploração ou do dia que lhe corresponda em cada ano de execução contratual;
- vi. «Autoridade de Transportes»: Qualquer autoridade pública ou agrupamento de autoridades públicas com poder para intervir no serviço público de transporte de passageiros numa determinada zona geográfica ao abrigo do RISPTP, de nível local ou nacional, ou qualquer organismo por aqueles investidos nessas competências;
- vii. «Código dos Contratos Públicos»: O Código dos Contratos Públicos aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, com a redação aplicável em cada momento;
- viii. «Concessão»: O conjunto de direitos e obrigações com base nos quais, nos termos do Contrato, é exercida a Exploração dos Serviços Públicos de transporte de passageiros objeto do Contrato;
- ix. «Contrato Interadministrativo»: O contrato interadministrativo de delegação e de partilha de competências celebrado entre a Área Metropolitana do Porto e os Municípios em 10.03.2020 ao abrigo do disposto nos artigos 8.º, n.º 4, e 10.º do RISPTP, e dos artigos 2.º, n.º 3, e 22.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 151/2019, nos termos do qual a AMP delega nos Municípios as suas competências

9. Anú

5

[Handwritten signature]

ling

de Autoridade de Transportes relacionadas com o serviço público de transporte intermunicipal de passageiros explorado pela STCP na área geográfica dos Municípios e os Municípios definem o procedimento e metodologia de coordenação entre si do exercício da função de Autoridade de Transportes e respetivas responsabilidades, e que consta do Anexo 8 (Contrato Interadministrativo);

- x. «Data de Produção de Efeitos» : O primeiro dia útil seguinte ao da celebração do presente Contrato;
- xi. «Estação»: Local, coberto ou não, de tomada e largada de Passageiros situado no percurso de uma Linha do Serviço Público prestado por meio de Sistema BRT;
- xii. «Exploração»: A realização de todos os serviços, trabalhos, fornecimentos e demais prestações necessárias e/ou convenientes para: (i) a prestação do serviço público de transporte passageiros, incluindo a sua Operação e Manutenção; (ii) a segurança de pessoas e bens e, ainda, (iii) a gestão e controlo de todas as atividades do Contrato, designadamente as relativas à operação, manutenção, recursos humanos, administrativas, logísticas e de recolha, tratamento e reporte de dados;
- xiii. «IMT»: Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P.;
- xiv. «Linha»: Serviço de transporte público, assegurando um itinerário fixo, segundo uma frequência e horários previamente aprovados, com tomada e largada de passageiros nos pontos terminais e intermédios estabelecidos;
- xv. «Manutenção»: A realização de todas as prestações e a execução de todas as atividades necessárias ou convenientes para: (i) se manterem as características, desempenho e funcionalidades de qualquer bem afeto ou integrado no Contrato, utilizando as formas, métodos e os meios humanos e materiais, necessários e adequados; (ii) a substituição ou renovação de qualquer bem ou seu constituinte;
- xvi. «Material Circulante»: O conjunto de veículos rodoviários pesados de passageiros, de tipologia urbana, utilizados na Exploração do Serviço Público, incluindo os equipamentos embarcados neles instalados;
- xvii. «Material Embarcado»: Todos os equipamentos dentro dos veículos do Material Circulante quer sejam ou não necessários ou obrigatórios para assegurar a operatividade normal e completa do Material Circulante, designadamente os painéis, interiores e exteriores, e sistema sonoro de identificação de próxima paragem;
- xviii. «Níveis Mínimos de Serviço»: Os níveis mínimos de serviço a respeitar pela STCP na exploração do Serviço Público em conformidade com o artigo 14.º e o Anexo ao RJSPTP, tal como previsto no Anexo 1 (Rede);

- xix. «Obrigação de Serviço Público»: A imposição definida ou determinada por uma Autoridade de Transportes, com vista a assegurar determinado serviço público de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições, sem contrapartidas;
- xx. «Operação»: Conjunto de prestações e atividades necessárias ou convenientes para a execução dos serviços de transporte de passageiros nos termos e condições previstos no Contrato, com exclusão das atividades de Manutenção, incluindo, designadamente, a realização do serviço público de transporte, a organização, planeamento e controlo de meios humanos e materiais para a execução do referido serviço de transporte, a informação e apoio aos Passageiros, a segurança e a vigilância de pessoas e bens, a fiscalização do comportamento dos Passageiros, em especial quanto à titularidade e validação de títulos de transporte;
- xxi. «Paragem»: Local, coberto ou não, de tomada e largada de Passageiros situado no percurso de uma Linha do Serviço Público prestado por meio de autocarro;
- xxii. «Passageiro»: Qualquer pessoa que seja utilizador do Serviço Público de Transporte, utilizando-o de forma permanente ou pontual, para efetuar qualquer viagem;
- xxiii. «Período de Exploração»: O período de execução do Contrato que decorre entre o dia seguinte ao termo do Período de Transição e a data em que cessar o Contrato, qualquer que seja a causa dessa cessação;
- xxiv. «Plano de Rede e Oferta»: Documento elaborado pela STCP nos termos da Cláusula 8.ª;
- xxv. «Rede»: O conjunto de linhas que asseguram a cobertura espacial da área geográfica dos Municípios e nas quais é estabelecido o serviço público de transporte de passageiros objeto do Contrato, delimitado no Anexo 1 (Rede);
- xxvi. «RJSPTP»: O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atualmente em vigor;
- xxvii. «Serviço Público»: Qualquer um dos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros que constitui o objeto da Concessão, tal como descrito na Cláusula 4.ª, n.º 1, de interesse económico geral, prestado ao público numa base não discriminatória, nos termos do qual os veículos são colocados à disposição de múltiplas pessoas em simultâneo, que os utilizam mediante título próprio, explorado pela STCP nos termos da lei e do presente Contrato, não ficando ao serviço exclusivo de nenhuma delas. Referido isoladamente, refere-se aos serviços públicos indicados na Cláusula 4.ª, n.º 1, no seu conjunto;
- xxviii. «Serviços Regulares»: Serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros explorados de forma regular segundo itinerários, horários e Tarifas predeterminados, no âmbito dos quais podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas;

D. Inácio

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- xxix. «Sistema BRT»: Sistema de transporte rodoviário de passageiros de elevada capacidade, prestado com recurso a autocarros que utilizam uma via e paragens dedicadas (*Bus Rapid Transit*);
- xxx. «SI/TIC»: Todos e quaisquer sistemas de informação e tecnologias de informação, de gestão e de telecomunicações, desenvolvidas sob forma informática ou outra, necessárias ao correto funcionamento e gestão do serviço de transporte público de passageiros objeto do Contrato, os seus melhoramentos e alterações e respetivos planos de segurança, designadamente o Website, o Sistema de Apoio à Exploração e o Sistema de Bilhética a que se referem as Cláusulas 26.^a a 27.^a do Contrato;
- xxxi. «Suporte de Título»: O suporte físico ou digital de cada Título;
- xxxii. «Tarifa»: O preço de venda ao público de um Título, incluindo IVA à taxa legal em vigor;
- xxxiii. «Título» : O título de transporte que confere o direito à utilização do Serviço Público de Transporte, após a respetiva validação;
- xxxiv. «Viagem»: Qualquer viagem, quer de ida, quer de volta, entre o término inicial e o término final, realizada pela STCP no âmbito do Contrato, independentemente do horário e do tipo de percursos em causa;
- xxxv. «Viagem em vazio»: A viagem realizada sem passageiros a bordo nem tomada ou largada de passageiros nas paragens, entre o ponto de início e termo da Viagem, podendo destinar-se, designadamente, ao posicionamento do veículo (entre o local de recolha do veículo e o local de início de uma Viagem), ao reposicionamento do veículo (entre o local de término de uma Viagem e o local de início de outra Viagem) ou à recolha do veículo (entre o local de término de uma Viagem e o local de recolha do veículo).

Cláusula 3.^a Anexos

- 1) Fazem parte integrante do presente Contrato os seguintes Anexos e respetivos Apêndices:

Anexo 1	Rede
Anexo 2	Parâmetros dos Planos de Rede e Oferta
Anexo 3	Sistema de Bilhética, SAE, Website
Anexo 4	Material Circulante
Anexo 5	Terminais, abrigos e postaletes
Anexo 6	Reporte
Anexo 7	Títulos, Zonamento e Tarifas
Anexo 8	Contrato Interadministrativo

Anexo 9 Avaliação de Desempenho e Qualidade de Serviço

Anexo 10 Compensações por Obrigações de Serviço Público

2) Os anexos ao Contrato fazem dele parte integrante para todos os efeitos legais e contratuais, devendo as disposições pertinentes dos seus documentos ser consideradas na interpretação, integração ou aplicação das demais regras contratuais.

CAPÍTULO II - DEFINIÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO E SUAS OBRIGAÇÕES

SECÇÃO I - DISPOSIÇÕES GERAIS

Cláusula 4.ª Objeto

- 1) O objeto do Contrato consiste na exploração:
 - a) Do Serviço Público de transporte regular de passageiros em modo rodoviário de Âmbito Municipal por meio de Sistema BRT sito no percurso Avenida da Boavista/Praça do Império/Praça Cidade do Salvador, na cidade do Porto, composto pela Linha constante do Apêndice 1 do Anexo 1 (Rede), sendo dele concedente o Município do Porto, nos termos do disposto no RJSPTP e no Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro;
 - b) Do Serviço Público de transporte regular de passageiros em modo rodoviário de Âmbito Municipal por meio de autocarro na área geográfica do Município do Porto, composto pelas Linhas constantes do Apêndice 2 do Anexo 1 (Rede), sendo dele concedente o Município do Porto, nos termos do disposto no RJSPTP e no Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro;
 - c) Do Serviço Público de transporte regular de passageiros em modo rodoviário de Âmbito Intermunicipal por meio de autocarro na área geográfica dos Municípios, composto pelas Linhas constantes do Apêndice 3 do Anexo 1 (Rede), sendo dele os Municípios conjuntamente concedentes, nos termos do disposto no RJSPTP, no Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, e no Contrato Interadministrativo.
- 2) O Serviço Público é explorado pela STCP segundo os itinerários, horários e tarifas predeterminados, no âmbito do qual podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas.

Cláusula 5.ª Obrigações de Serviço Público

- 1) A STCP obriga-se a explorar o Serviço Público objeto do Contrato em perfeita conformidade com o estabelecido no mesmo, bem como nas disposições legais e regulamentares que, em cada momento,

estejam em vigor.

2) No âmbito das atividades de Operação, a STCP é designadamente responsável pela realização das seguintes atividades ou conjunto de atividades:

- a) Operar os Serviços Públicos indicados na Cláusula 4.ª, n.º 1, que são objeto do Contrato, incluindo as respetivas Redes, Material Circulante, SI/TIC e todos os outros bens necessários à boa prossecução das atividades neles incluídas, de modo a assegurar um serviço público de transporte de passageiros de qualidade, regular, seguro e eficiente, usando para o efeito as melhores práticas, observando, designadamente, a norma europeia de qualidade de serviços nos transportes EN 13816 e satisfazendo as necessidades de procura verificadas em cada momento;
- b) Assegurar a satisfação dos Níveis Mínimos de Serviço na área geográfica do Município do Porto;
- c) Garantir a boa execução da Operação, de forma regular e contínua;
- d) Cumprir, pelo menos, o Plano de Rede e Oferta em vigor aprovado pelos Municípios, nos termos das Cláusulas 7.ª e 8.ª, que em cada momento estiver em vigor;
- e) Assegurar um serviço de transporte de passageiros de qualidade, segurança, fiabilidade e pontualidade, todos os dias do ano, ao longo de todo o período de vigência do Período de Exploração e de acordo com os critérios especificados no Plano de Rede e Oferta em vigor;
- f) Prestar o Serviço Público a todos os utilizadores, sem qualquer discriminação nas condições de acesso e de realização para além das que sejam impostas por lei e pelo presente Contrato;
- g) Explorar e adaptar o Serviço Público por forma a satisfazer as necessidades de mobilidade e acessibilidade das populações de forma adequada e eficiente, promovendo o aumento da procura e a transferência modal do transporte individual para o transporte público, contribuindo para a coesão e equidade social e territorial;
- h) Disponibilizar e manter os meios de exploração necessários e adequados para a exploração do Serviço Público, para além daqueles que sejam disponibilizados pelos Municípios;
- i) Prestar o Serviço Público com condições de comodidade e conforto para os passageiros, designadamente no que concerte à manutenção, limpeza, higienização e conservação dos veículos, equipamentos e instalações, nomeadamente conforme a Cláusula 30.ª;
- j) Emitir e comercializar Títulos de transporte e todas as atividades relacionadas, no que respeita a Títulos de bordo próprios do Serviço Público, e assegurar que apenas viajam passageiros com Título válido, em respeito das Cláusulas 38.ª a 43.ª;
- k) Dispor de recursos humanos em qualidade e número adequados para levar a cabo as ações exigidas pela Operação;
- l) Dispor e assegurar a manutenção de todos os meios necessários à exploração do Serviço Público, nomeadamente do Material Circulante, instalações, Sistemas e equipamentos, no cumprimento do disposto no presente Contrato;
- m) Articular as responsabilidades e prestações com terceiros que interajam no, ou com, o Serviço Público;

- n) Cumprir as normas legais, contratuais e regulamentares aplicáveis às atividades de Operação e Manutenção;
 - o) Acatar condicionamentos ou limitações impostos pelos Municípios ou demais autoridades com competências legais para o efeito, nos termos que resultem da lei ou do Contrato;
 - p) Cumprir as normas legais e regulamentares aplicáveis às atividades que exerça, bem como de instruções que lhe sejam transmitidas pelas entidades fiscalizadoras;
 - q) Apoiar os Municípios, sempre que estes o solicitarem, designadamente nas suas relações com outras entidades;
 - r) Prestar imediatamente informação aos Municípios de qualquer circunstância excecional que possa condicionar gravemente o normal desenvolvimento das atividades objeto do presente Contrato.
- 3) A indicação das obrigações referidas no número anterior não é limitativa nem taxativa, estando a STCP obrigada à implementação, organização e gestão do Serviço Público em condições de perfeita qualidade, limpeza, segurança, fiabilidade e operacionalidade, mesmo que algumas prestações necessárias, úteis ou convenientes para a prossecução destas finalidades não estejam expressamente especificadas no texto do presente clausulado e/ou dos seus Anexos.

Cláusula 6.ª Regime de exclusivo

- 1) A STCP goza do direito de explorar todo o Serviço Público de transporte rodoviário de passageiros de âmbito municipal no território do Município do Porto em regime de exclusividade, nos termos previstos nos números seguintes, na alínea a) do artigo 415.º do Código dos Contratos Públicos e no artigo 27.º do RJSTPT.
- 2) O regime de exclusivo a que se refere o número anterior consiste em a STCP ser, durante a vigência do presente Contrato, o único operador de transporte rodoviário de passageiros autorizado, contratado ou de alguma forma habilitado pelos Municípios para explorar quaisquer Serviços Públicos de transporte rodoviário de passageiros de âmbito municipal no território do Município do Porto. Ao abrigo do regime de exclusivo:
- a) É vedado a qualquer outro operador de transporte tomar Passageiros no Município do Porto tendo por destino outra paragem no Município do Porto;
 - b) É vedado a qualquer outro operador de transporte largar Passageiros no Município do Porto tendo por origem outra paragem no Município do Porto;
 - c) É vedado a qualquer outro operador de transporte a exploração de quaisquer serviços em termos tais que tenha por resultado, direto ou indireto, mediato ou imediato, a satisfação de necessidades de deslocação de Passageiros dentro do Município do Porto, sejam elas satisfeitas por Linhas de Âmbito Municipal, de Âmbito Intermunicipal ou, ainda, de Âmbito Inter-regional sobrepostas

- ou com atravessamento da mesma área geográfica cuja exploração seja atribuída pelos Municípios ou por outras Autoridades de Transporte;
- d) Os Municípios obrigam-se a abster-se de praticar qualquer ato, ou celebrar qualquer contrato, que habilite outro operador de transporte a realizar serviços da sua competência com a finalidade de concorrer com, ou a substituir, a exploração dos de transporte rodoviário de passageiros de âmbito municipal no território do Município do Porto, ou que tenham por resultado esse efeito concorrencial ou substitutivo.
- 3) Em resultado do disposto nos números anteriores, qualquer violação, ou iminência de violação, do regime de exclusivo previsto na presente Cláusula atribui à STCP o direito de exigir aos Municípios a abstenção ou a adoção de qualquer ato ou comportamento tendo por efeito impedir a ocorrência ou a continuação de qualquer efeito de concorrência ou substituição nas Linhas da Rede que compõem o Serviço Público objeto do regime de exclusivo; o regime de exclusivo a que se refere o n.º 1 também atribui à STCP a faculdade de exigir aos Municípios o ressarcimento dos danos emergentes e lucros cessantes sofridos pela ocorrência de qualquer efeito de concorrência ou substituição no Serviço Público objeto do regime de exclusivo.
- 4) Para os efeitos do disposto nos números anteriores, entende-se como potencialmente gerador de efeito de concorrência ou substituição a sobreposição ou a proximidade de percursos e/ou horários de Linhas da STCP com outros operadores, bem como qualquer outro facto suscetível de desviar a procura.
- 5) Desde que deles não resulte qualquer efeito de concorrência ou substituição, não se encontra abrangido pelo regime de exclusivo a que se referem os números anteriores a exploração, em sobreposição das linhas da Rede que compõem os Serviços Públicos nos termos da Cláusula 4.ª, n.º 1, e descritos no Anexo 1 (Rede), de serviços de transporte rodoviário de passageiros de carácter ocasional e/ou especializado, explorados por terceiros operadores, da responsabilidade dos Municípios ou de outras Autoridades de Transportes.

SECÇÃO II – REDE E SERVIÇO

Cláusula 7.ª Planos de Rede e Oferta

- 1) A STCP obriga-se a prestar uma oferta de Serviço Público que assegure uma resposta adequada às necessidades da procura e aos padrões de mobilidade do Município do Porto, nas linhas municipais, e dos Municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia, nas linhas intermunicipais, bem como a capacidade de transporte de todos os passageiros.
- 2) O Serviço Público é explorado através de Serviços Regulares.

3) Para efeitos do disposto nos números anteriores, a STCP elabora e executa os seguintes Planos de Rede e Oferta, nos termos das Cláusulas seguintes:

- a) Plano de Rede e Oferta para o Serviço Público de Âmbito Municipal do Município do Porto explorado por meio de Sistema BRT;
- b) Plano de Rede e Oferta para os Serviços Públicos de Âmbito Municipal e de Âmbito Intermunicipal explorados por meio de autocarro.

4) Os Planos de Rede e Oferta têm uma vigência anual, entre 1 de janeiro e 31 de dezembro do ano subsequente, exceto se de outra forma for acordado entre as Partes, e indicam os respetivos Serviços Regulares com base na Rede constante dos Apêndices ao Anexo 1 (Rede) e com as demais exigências do Contrato, e que constitui obrigatoriamente uma resposta plena e adequada à satisfação das necessidades da procura.

5) A STCP operará de acordo com o previsto nos Planos de Rede e Oferta para cada um dos Serviços Públicos objeto do Contrato nos termos da Cláusula 4.ª, n.º 1, dos quais deverá constar o calendário anual de oferta, informação por linha de percurso, paragens, frequências por período horário, informação da primeira e última viagem e ainda a quantidade de viagens por dia por sentido, incluindo variantes, bem como a calendarização das alterações propostas ao longo do ano em causa.

6) Como suporte operacional de cada Plano de Rede e Oferta será elaborado um Plano de Operação, que se consubstancia nos horários por Linha de acordo com os diversos tipos de oferta definidos no calendário anual e por tipo de dia.

7) As orientações e definições técnicas dos Planos de Rede e Oferta estão integralmente descritas no Anexo 2 (Parâmetros da rede) e indicam os respetivos Serviços Regulares com base na Rede constante dos Apêndices ao Anexo 1 (Rede) e com as demais exigências do Contrato, e que constitui obrigatoriamente uma resposta plena e adequada à satisfação das necessidades da procura.

Cláusula 8.ª Elaboração e aprovação dos Planos de Rede e Oferta

1) Os Planos de rede e Oferta são revistos anualmente, mediante iniciativa da STCP, e aprovados, sem necessidade de alteração do presente Contrato:

- a) Pelo Município do Porto, no que respeita ao Serviço Público de Âmbito Municipal no Município do Porto, prestado por meio de Sistema BRT ou por meio de autocarro;
- b) No que respeita ao Serviço Público de Âmbito Intermunicipal prestado por meio de autocarro, conjuntamente pelos Municípios cuja área geográfica é respetivamente servida por cada Linha nele identificada conforme o Anexo 1 (Rede).

2) Os Municípios podem solicitar anualmente, até 31 de maio de cada ano e para o ano subsequente, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes, a revisão dos níveis de oferta de serviço à STCP, por

intermédio do Gestor de Contrato designado, conforme as disposições estabelecidas no presente Contrato.

3) Na elaboração da proposta do Plano de Rede e Oferta anual, compete à STCP incorporar as adaptações conforme os termos estabelecidos no número anterior e na Cláusula precedente, bem como aquelas que se revelem necessárias e apropriadas devido a alterações e/ou restrições no trânsito automóvel, vias rodoviárias, paragens ou terminais, eventualmente impostas pelos Municípios ou outras entidades públicas, desde que definitivas.

4) A STCP elabora e apresenta, até ao dia 30 de setembro de cada ano e para o ano subsequente, uma proposta do Plano de Rede e Oferta, nos termos das Cláusulas seguintes:

- a) Ao Município do Porto, uma proposta de revisão do Plano de Rede e Oferta do Serviço Público explorado por meio de Sistema BRT;
- b) Ao Município do Porto, uma proposta de revisão do Plano de Rede e Oferta do Serviço Público de Âmbito Municipal explorado por meio de autocarro;
- c) Aos Municípios, uma proposta de revisão da restante oferta.

5) Após a receção dos projetos de Planos de Rede e Oferta, os Municípios dispõem de um prazo de 30 dias para a sua aprovação, que deverão comunicar ao Gestor de Contrato e em simultâneo à STCP. Na ausência de comunicação contrária dentro deste prazo, considera-se cada Plano de Rede e Oferta tacitamente aprovado.

6) Com a aprovação dos Planos, ou de partes do Plano de Rede e Oferta, pelos Municípios, ou após o limite da data anteriormente estabelecida, a STCP compromete-se a apresentar com antecedência de 30 (trinta) dias, apenas para as linhas com alterações a serem implementadas no mês subsequente, os horários da primeira e última viagem de cada Linha, assim como o número de viagens planeadas por Linha, para o trimestre seguinte, em conformidade com o Plano de Rede e Oferta aprovado, com vigência anual.

7) Caso na construção dos Planos de Operações se verifique ou justifique algum ajustamento ao já aprovado em Plano de Rede e Oferta (quantidade de viagens ou outros), deverá ser efetuado o respetivo envio ao Gestor de Contrato para a devida avaliação em termos de impacto, devendo ser de imediato aceites todos os ajustamentos que não impliquem meios adicionais necessários bem como aqueles que não variem 2,5% em quantidade de Viagens face ao já aprovado para a linha em questão. De cada vez que seja implementada um novo Plano de Operação, cessam os efeitos do Plano de Operação precedente.

8) Após aprovação do Plano de Rede e Oferta, ou subseqüentes alterações, a STCP deverá proceder à referida adaptação do Plano de Operação, sendo que, dependendo do Grupo de Linhas com necessidade de ajustamento, a STCP terá um prazo até 90 (noventa) dias para a elaboração do referido ajustamento Plano de Operação e respetiva implementação.

9) Cada Plano de Rede e Oferta deve ser adaptado pela STCP durante a sua execução, na medida do necessário, nos seguintes casos:

- a) Na sequência da verificação do disposto nas Cláusulas 10.^a, 12.^a e 67.^a;
- b) Sempre que a STCP considere necessário em face das necessidades do Serviço Público, nomeadamente para a realização de Linhas com carácter permanente, sazonal, temporário ou pontual, adicionais às previstas no Plano de Rede e Oferta que esteja em vigor, desde que não sejam situações de desvios temporárias.
- 10) A adaptação prevista no número anterior deve ter lugar no prazo mais curto, devendo ser submetida a aprovação dos Municípios, nos termos previstos no n.º 1 da presente Cláusula, não podendo produzir efeitos sem essa aprovação pelos Municípios.
- 11) A STCP pode, a qualquer momento, realizar Viagens adicionais nas Linhas previstas em cada Plano de Rede e Oferta que esteja em vigor, não carecendo para o efeito de autorização prévia dos Municípios, nos termos previstos no n.º 1 da presente Cláusula, mas devendo comunicá-lo aos Municípios conjuntamente com o reporte a que se refere a Cláusula 56.^a.
- 12) Os primeiros Planos de Rede e Oferta, para início de operação a 01.01.2025, serão elaborados e aprovados até 3 (três) meses antes dessa data e terão por base o Cenário 0 constante do Anexo 1 (Rede).
- 13) Os primeiros Planos de Operação, decorrentes dos Planos de Rede e Oferta mencionados no número anterior, entram em vigor em 01.01.2025, e serão objeto de ajustamentos ao longo do ano de acordo com as autorizações de datas de implementação relativas aos Planos de Rede e Oferta.

Cláusula 9.ª Gestão de variações pontuais e previsíveis de procura

- 1) A STCP deve proceder, por iniciativa própria, ao reforço da oferta do Serviço Público para satisfazer o aumento ocasional de procura que previsivelmente se verificará em determinado(s) horário(s) da Rede.
- 2) O reforço da oferta do Serviço Público previsto no número anterior concretiza-se na adoção das medidas mais adequadas às circunstâncias concretas, através da disponibilização de Material Circulante com maior capacidade de passageiros, e/ou de maior número de veículos em determinado(s) horários(s), e/ou reforço de Viagens.
- 3) O cumprimento do dever de reforço constante da presente Cláusula não confere à STCP direito a qualquer acréscimo de remuneração nem à reposição de equilíbrio financeiro do Contrato.

Cláusula 10.ª Gestão de eventos pontuais imprevisíveis

- 1) A STCP é responsável pela gestão da Operação de modo a adequá-la, imediatamente e por sua iniciativa, a eventos pontuais imprevisíveis nos Planos de Rede e Oferta em vigor ocorridos durante a Operação, de modo a salvaguardar o interesse público do Serviço Público objeto do Contrato, com o menor

9.ª

Handwritten signature

lin

Handwritten signature and date 27

transtorno possível para os Passageiros e minimização de desvios aos horários definidos nos Planos de Rede e Oferta vigentes.

2) Para efeitos do disposto na presente Cláusula, consideram-se eventos pontuais imprevisíveis, designadamente, as variações súbitas e não previsíveis da procura e acidentes e condicionamentos não previstos do trânsito pelas entidades competentes.

3) A gestão de eventos pontuais imprevisíveis prevista na presente Cláusula pode implicar desvios reais aos Planos de Rede e Oferta em vigor.

4) A gestão de eventos pontuais imprevisíveis previstos na presente Cláusula está dispensada de autorização prévia dos Municípios, nos termos previstos na Cláusula 50.ª e seguintes, e da adaptação ao Plano de Rede e Oferta em vigor prevista na Cláusula 8.ª, quando as mesmas não sejam compatíveis com a ocorrência dos eventos em causa, devendo ser comunicada aos Municípios no prazo mais curto possível.

5) O cumprimento do dever de reforço constante da presente Cláusula não confere à STCP direito à reposição de equilíbrio financeiro do Contrato.

Cláusula 11.ª *Ajustamentos pontuais*

1) Os Municípios, nos termos previstos na Cláusula 50.ª e seguintes, podem a qualquer momento e por motivo de interesse público determinar à STCP, com um mínimo de 3 (três) dias de antecedência, ajustamentos pontuais, com carácter temporário ou pontual, aos Planos de Rede e Oferta que estejam em vigor, sujeito ao cumprimento do disposto no artigo 31.º do RJSPTP.

2) Os ajustamentos pontuais realizados nos termos do n.º 1 não conferem à STCP direito à reposição de equilíbrio financeiro do Contrato.

Cláusula 12.ª *Variação da produção quilométrica anual*

1) Ao longo de cada Ano Contratual, e para além do disposto na Cláusula anterior, os Municípios, nos termos previstos na Cláusula 50.ª e seguintes, podem determinar, ou autorizar mediante pedido da STCP, a variação da produção quilométrica anual em veículos quilómetro (veíc.km) associada ao respetivo Serviço Público previsto no n.º 1 da Cláusula 4.ª, conforme a respetiva Rede prevista no Anexo 1 (Rede), conquanto tal variação, aferida no momento de cada pedido ou autorização dos Municípios e considerando a produção quilométrica já realizada até à data do pedido ou autorização e a produção quilométrica prevista nos respetivos Planos de Rede e Oferta para a duração remanescente do Ano Contratual, não seja um acréscimo que exceda 5% (cinco por cento).

2) Para efeitos do número anterior, são variações à produção quilométrica anual as que ocorram no

respetivo Serviço Público, explorado por meio de Sistema BRT ou por meio de autocarro, por força de alteração dos percursos ou horários constantes dos respetivos Planos de Rede e Oferta por causa não imputável à STCP e devidamente autorizados pelos Municípios ou, quando não seja possível a sua autorização prévia, imediatamente notificados a estes, ou na sequência de pedidos a qualquer momento dos Municípios.

- 3) Para efeitos da aplicação do limite percentual previstos no n.º 1, não são tidos em conta:
- a) Os quilómetros realizados pela STCP fora das atividades do Serviço Público em causa previsto na Cláusula 4.ª, n.º 1;
 - b) As Viagens em Vazio ou quaisquer outros quilómetros realizados no âmbito do Contrato pela STCP mas não previstos no Anexo 1 (Rede), salvo os que decorram de qualquer autorização expressa dos Municípios e os realizados em virtude de alguns desvios dos percursos constantes do Anexo 1 (Rede) por causa não imputável à STCP e devidamente comunicados aos Municípios e autorizados por estes;
 - c) Os quilómetros dos serviços que a STCP realizou ou deixou de realizar de acordo com as decisões de ajustamento pontual adotadas pelos Municípios nos termos da Cláusula 11.ª com invocação expressa do artigo 31.º do RJSPTP.
- 4) As variações da produção quilométrica a que se refere a presente Cláusula conferem à STCP direito à compensação prevista na Cláusula 60.ª.
- 5) As variações da produção quilométrica a que se refere a presente Cláusula integram imediatamente o respetivo Plano de Rede e Oferta, devendo ser imediatamente executadas pela STCP.

Cláusula 13.ª Pontualidade e regularidade

- 1) A STCP obriga-se a assegurar a pontualidade e a regularidade das Viagens, devendo para o efeito:
- a) Ao nível do planeamento, assegurar que as propostas de Planos de Rede e Oferta preveem horários e tempos de percurso exequíveis, dimensionados com base em velocidades comerciais adequadas e contemplando os congestionamentos recorrentes no trânsito automóvel, bem como reservas de tempo que permitam recuperar eventuais atrasos sem prejuízo da salvaguarda da eficiência da operação;
 - b) Ao nível da operação, realizar uma gestão proativa e em tempo real das Viagens, agindo sempre que ocorram eventos, que lhe sejam imputáveis ou não, que possam afetar a frequência e pontualidade das Viagens, no sentido de corrigir ou mitigar eventuais desvios;
- 2) A pontualidade e a regularidade das Viagens estão sujeitas a limiares quantitativos, objeto de avaliação de desempenho nos termos da Cláusula 55.ª do presente Contrato, que incidem respetivamente sobre
- a) Atrasos na realização da primeira e última Viagem de uma Linha;

b) Cumprimento do número de Viagens.

3) As Viagens realizadas em incumprimento dos limiares estabelecidos no n.º 2 por motivo não imputável à STCP deverão ser devidamente justificadas, designadamente com indicação clara do local, hora e circunstâncias ou eventos anormais e fora do controlo da STCP que motivaram o atraso ou a irregularidade. O congestionamento do trânsito automóvel, em trajetos da rede viária e horários relativamente aos quais é recorrente a ocorrência de congestionamento de trânsito, deve ser tido em conta na conceção dos horários das Linhas, não constituindo motivo justificável para atrasos. O congestionamento de trânsito automóvel apenas é motivo justificável em trajetos da rede viária e horários relativamente aos quais não é recorrente a sua ocorrência, ou caso se verificar um grau de congestionamento acima do normal face à média semanal;

Cláusula 14.ª *Interrupções ou suspensões de serviço*

1) O desenvolvimento das atividades incluídas no Contrato não pode ser interrompido ou suspenso pela STCP, salvo nos casos e termos expressamente previstos na lei e no Contrato.

2) Qualquer interrupção ou suspensão da operação em qualquer linha pela STCP apenas pode ocorrer após autorização prévia dos Municípios e em articulação com estes, nos termos previstos na Cláusula 50.ª e seguintes.

3) Sem prejuízo da obrigação de cumprir integralmente o disposto na presente Cláusula, caso esteja em causa uma situação de emergência que ponha em causa a funcionalidade plena de alguns bens afetos ao Serviço Público e que obrigue à interrupção ou à diminuição da disponibilidade do serviço de transporte em qualquer linha ou que impeçam o acesso dos Passageiros ao mesmo em alguma paragem, a STCP deve:

- a) Dar conhecimento imediato aos Municípios e prestar informações adequadas e apoio aos Passageiros;
- b) Mobilizar todos os meios adequados à minimização do impacto nos Passageiros e à reparação da avaria no menor período de tempo possível; e
- c) Articular e colaborar com os Municípios, ou com quem por estes indicado, caso seja necessária a adoção e execução de qualquer atividade que não se encontre a cargo da STCP.

4) Ocorrendo uma interrupção ou suspensão da operação em qualquer linha ou parte de qualquer linha com duração estimada de 90 (noventa) minutos ou mais, a STCP deve, de imediato, proporcionar aos Passageiros meios de transporte alternativos ou meios de ligação à parte não afetada caso a interrupção ou suspensão afete apenas uma parte/ partes da Linha, enquanto não for reestabelecido o serviço normal.

5) A STCP é responsável por todos os custos inerentes ao cumprimento das obrigações assumidas nos números anteriores, incluindo os custos de todas e quaisquer ações adotadas para mitigar o impacto nos Passageiros da interrupção ou suspensão de serviço, salvo determinações em sentido contrário, fixadas

por equidade, constantes da autorização dos Municípios referida no n.º 2, quando aplicável.

SECÇÃO III – RELAÇÃO COM OS PASSAGEIROS

Cláusula 15.ª Apoio e informação ao público

- 1) A STCP obriga-se a assegurar a divulgação do Serviço Público, sem prejuízo de as Partes poderem acordar na realização de iniciativas conjuntas de promoção e divulgação, bem como a prestação, nos locais e meios apropriados, de apoio e informações ao público, antes, durante e após a prestação do serviço de transporte, designadamente a respeito de percursos, paragens, horários, tarifários, condições de utilização, alterações de serviço ou outras.
- 2) No âmbito da divulgação do Serviço Público a STCP deverá produzir, atualizar e disponibilizar toda a sinalética, cartazes e demais meios de informação ao público, por forma a dar cumprimento ao Anexo do RJSPPT, incluindo, nomeadamente, nos suportes disponibilizados pelos Municípios nas paragens, no Website, a bordo dos veículos, nos meios de informação, folhetos ou outros. A STCP deverá garantir o estado de conservação dos conteúdos de informação prestada, designadamente nos suportes físicos referidos.
- 3) Todos os meios e suportes de informação ao público, designadamente Website, sinalética nas paragens e a bordo, folhetos, cartazes ou outros deverão ser disponibilizados, no mínimo, em línguas Portuguesa e Inglesa, exceto quando tal não se afigure exequível.
- 4) A STCP obriga-se a proceder à divulgação, de forma adequada e atempada, de qualquer alteração aos Planos de Rede e Oferta que se encontrem em vigor, designadamente através da afixação de avisos nas paragens, a bordo dos veículos, no Website, nos meios de comunicação social e/ou através da distribuição de folhetos.

Cláusula 16.ª Website

- 1) A STCP obriga-se a desenvolver, gerir e disponibilizar, um Website preparado para utilização através de computador, *smartphone* e *tablet*, onde conste toda a informação relativa ao Serviço Público e que cumpra, no mínimo, os requisitos e funcionalidades constantes do Anexo 3 (Sistema de Bilhética, SAE, Website).
- 2) Todos os conteúdos do Website deverão estar permanentemente atualizados e serem disponibilizados, no mínimo, nas línguas Portuguesa e Inglesa.

Cláusula 17.ª Relacionamento com os passageiros e reclamações

- 1) A STCP obriga-se a prestar assistência aos Passageiros, atendendo, designadamente, às diferentes necessidades dos mesmos, e cumprir a legislação europeia e nacional aplicável respeitante ao contrato de transporte e direitos dos passageiros.
- 2) No interior dos veículos deverá ser afixada informação relativa ao contrato de transporte e direitos dos passageiros, bem como o(s), contato(s) do serviço de atendimento e apoio ao Passageiro.
- 3) A STCP deve assegurar que, em todas as formas de relacionamento com os Passageiros, os seus colaboradores e subcontratados atuam com cordialidade e cortesia, procurando assegurar uma resposta adequada às solicitações dos passageiros.
- 4) A STCP deve publicitar, de forma adequada, visível e eficaz, toda a informação relevante sobre a rede, a oferta, horários, Títulos e Tarifas do Serviço Público em exploração e as respetivas alterações pontuais ou permanentes, bem como disponibilizar serviços de atendimento e apoio ao Passageiro, sem prejuízo de outros que se afigurem pertinentes, designadamente para formulação de queixas, reclamações ou requerimentos, assim como para a prestação de esclarecimentos.
- 5) A STCP obriga-se a ter à disposição dos Passageiros livros de reclamações físico e eletrónico, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, os quais poderão ser livremente inspecionados pelos Municípios, no âmbito das suas funções de fiscalização.

CAPÍTULO III – MEIOS DE EXPLORAÇÃO

SECÇÃO I – DISPOSIÇÕES GERAIS

Cláusula 18.ª Estabelecimento afeto ao Serviço Público

- 1) O Estabelecimento afeto ao Serviço Público integra os bens móveis e imóveis afetos à exploração de todos os Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª e os direitos e obrigações destinados à realização do interesse público subjacente à celebração do Contrato, nos termos das Cláusulas seguintes, incluindo, designadamente, os seguintes:
 - a) Os bens, instalações ou equipamentos a criar, construir, adquirir, substituir, instalar ou utilizar pela STCP em cumprimento do Contrato, que sejam imprescindíveis à exploração de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª;
 - b) A frota de veículos disponibilizados ou adquiridos pela STCP, incluindo em leasing, utilizados na exploração de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª e afetos ao Esta-

belecimento, incluindo todos os equipamentos embarcados ou auxiliares como, por exemplo, sistemas de comunicação, sistemas de videovigilância, sistemas de apoio à exploração, sistemas de bilhética e baterias, bem como veículos de apoio;

- c) As relações laborais que sejam necessárias e suficientes para a exploração de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª;
 - d) Os sistemas informáticos e/ou eletrónicos a criar, adquirir, instalar ou utilizar pela STCP na exploração de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª, incluindo todos os seus componentes de *hardware* e *software*, bases de dados e código-fonte (quando sejam da propriedade da STCP), certificados, chaves de segurança, *passwords*, licenças, especificações técnicas e funcionais, manuais e demais elementos necessários ao seu normal funcionamento, a seguir indicados:
 - i. O domínio e conteúdo do *Website*;
 - ii. O Sistema de Bilhética da STCP;
 - iii. O Sistema de Apoio à Exploração;
 - iv. Os domínios dinâmicos de todos os *QR Code* utilizados no Serviço Público;
 - e) Os direitos de propriedade industrial da STCP sobre documentos de qualquer formato, estudos e projetos, marcas, patentes/modelos de utilidade, desenhos ou modelos elaborados para os fins específicos das atividades integradas no objeto do Contrato, que tenham sido elaborados e/ou preparados por esta, diretamente ou por terceiros por si contratados, ou adquiridos ou criados no desenvolvimento dessas atividades, designadamente no que concerne ao manual de configuração gráfica.
- 2) Na vigência do Contrato, todos os bens e os direitos referidos no número anterior consideram-se afetos ao Serviço Público, para todos os efeitos contratuais e legais, independentemente da titularidade do respetivo direito de propriedade.
- 3) A STCP elabora e mantém atualizado:
- a) Um inventário de todos os bens e direitos integrantes do Estabelecimento afetos ao Serviço Público prestado por meio de autocarro, assim como dos bens e direitos que deixem de estar afetos ao mesmo, o qual deve mencionar, designadamente, os ónus ou encargos que recaem sobre os bens e direitos nele listados, e que deve ser enviado anualmente aos Municípios nos termos do disposto na Cláusula 56.ª, sem prejuízo de poderem ser realizadas auditorias, a todo o tempo, diretamente pelos Municípios;
 - b) Um inventário de todos os bens e direitos integrantes do Estabelecimento afetos ao Serviço Público prestado por meio de Sistema BRT, assim como dos bens e direitos que deixem de estar afetos ao mesmo, o qual deve mencionar, designadamente, os ónus ou encargos que recaem sobre os bens e direitos nele listados, e que deve ser enviado anualmente ao Município do Porto nos termos do disposto na Cláusula 56.ª, sem prejuízo de poderem ser realizadas auditorias, a todo o tempo, diretamente pelo Município do Porto.

- 4) Uma vez cessado o Contrato, ao destino dos bens e relações jurídicas afetos aplica-se o disposto na Cláusula 81.^a.

Cláusula 19.^a Afetação de bens e relações jurídicas pela STCP

- 1) A STCP obriga-se, a expensas suas, a disponibilizar ao Serviço Público, mediante aquisição da propriedade ou outro direito de utilização nos termos legal e contratualmente previstos e instalar todos os bens que se mostrem necessários e convenientes à boa prossecução das atividades compreendidas no Contrato, por forma a assegurar, nomeadamente, que os serviços de Operação e de Manutenção são prestados com o grau de qualidade estabelecido no Contrato, ficando os mesmos afetos ao Serviço Público.
- 2) Considera-se igualmente compreendida a obrigação da STCP de aquisição atempada de todos os consumíveis necessários, com as características adequadas aos fins a que se destinam.
- 3) Para efeitos do disposto no n.º 1, a STCP apenas pode tomar de aluguer, ou por locação financeira, ou ainda por figuras contratuais afins, bens a afetar a cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.^a, desde que:
- a) Seja reservado aos respetivos Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.^a e seguintes, ou a entidade que venha a ser designada por estes para o efeito, o direito de, mediante o pagamento de contrapartida, aceder ao uso desses bens e o direito de suceder na respetiva posição contratual no caso de sequestro, resgate ou resolução do Contrato, não podendo o prazo do respetivo contrato exceder a vigência do Contrato salvo autorização prévia e expressa dos Municípios; e
- b) Sejam observadas as obrigações contratuais e legais em matéria de aquisição, substituição, afetação e manutenção dos bens afetos ao Serviço Público.
- 4) A STCP deve assegurar que dispõe dos direitos necessários à utilização dos bens abrangidos pela presente Cláusula, devendo suportar todos os encargos associados a esses direitos, incluindo, sem limitar, os relativos à sua aquisição e renovação, durante toda a duração do Contrato.
- 5) A STCP obriga-se a notificar os Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.^a e seguintes, de todas as aquisições e instalações de bens a afetar ao Serviço Público em causa, assim como dos termos daqueles negócios, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de aquisição ou equivalente, ou até ao termo do prazo para a apresentação dos primeiros Planos de Rede e Oferta mencionado no n.º 2 da Cláusula 8.^a.
- 6) Os bens a afetar a cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.^a pela STCP devem, sem prejuízo de outras exigências legais e contratuais aplicáveis, satisfazer, pelo menos, os seguintes requisitos:

- a) Ter características adequadas à finalidade a que se destinam, de qualidade comprovada e fabricados e executados de acordo com as respetivas especificações técnicas, ou, se estas não existirem, de acordo com as melhores regras e métodos da arte, salvo no caso de se tratar de soluções inovatórias, desde que previamente aceites pelos Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes; e
- b) Ser concebidos de acordo com os requisitos de segurança e as normas adequadas ao funcionamento fiável de um sistema de transporte rodoviário de passageiros moderno, seguro e plenamente operacional.
- 7) Os Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes, podem, no prazo de 20 (vinte) dias a contar da notificação referida no n.º 6, rejeitar a afetação ao Serviço Público pela STCP dos bens ou posições creditórias que não satisfaçam os requisitos mínimos referidos no Contrato ou exigir à STCP a afetação de mais bens ou direitos ao Serviço Público por considerar justificadamente insuficientes as aquisições ou instalações notificadas.
- 8) Os Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes, podem exigir à STCP a disponibilização de elementos necessários à realização da análise referida no número anterior.
- 9) A STCP obriga-se ainda a constituir a totalidade das relações jurídicas e a adquirir todos os direitos necessários ou convenientes à Exploração, os quais se consideram afetos ao Serviço Público, designadamente as relações jurídicas relacionadas com a continuidade da Exploração, nomeadamente as relações jurídicas laborais, os contratos de empreitada, de locação, de prestação de serviços, de aprovisionamento ou de fornecimento de materiais.
- 10) Aos direitos e relações jurídicas a que se refere o número anterior é aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto na alínea a) do n.º 3.
- 11) A STCP não pode, sem autorização prévia dos Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes:
- a) Utilizar os bens afetos a cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª, nos termos da Cláusula 19.ª, para o exercício de atividades ou serviços fora do âmbito do Contrato excetuando serviços pontuais de aluguer; nem
- b) Celebrar contratos que tenham por efeito a promessa ou a efetiva cedência, alienação ou oneração de quaisquer dos bens ou direitos afetos a cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª, sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 419.º do Código dos Contratos Públicos.

SECÇÃO II – MATERIAL CIRCULANTE, INFRAESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS

Cláusula 20.ª

Material Circulante

- 1) A STCP obriga-se a disponibilizar os veículos em número necessário e suficiente para a exploração de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª, os quais são afetos ao Estabelecimento, de acordo com as indicações constantes do Anexo 4 (Material Circulante).
- 2) Os veículos a utilizar devem cumprir os requisitos constantes do Anexo 4 (Material Circulante).
- 3) Os veículos a utilizar na exploração do Serviço Público devem estar devidamente licenciados e homologados, nos termos da legislação em vigor, para a atividade de transporte público de passageiros. A quantidade e as características técnicas do Material Circulante a afetar à Exploração pela STCP devem cumprir todas as exigências legais aplicáveis e ser adequadas à satisfação, em condições de conforto, da procura a cada momento verificada e ao cumprimento do serviço público objeto da Concessão e do desempenho da STCP previsto no Contrato.
- 4) A STCP obriga-se a apresentar aos Municípios cópias do documento único automóvel (DUA) e do documento da última inspeção periódica obrigatória (IPO) dos veículos que integram o Material Circulante, e demais documentação considerada necessária, sempre que solicitadas pelos Municípios.
- 5) O Material Circulante deve ser mantido em perfeito estado de utilização, limpeza, manutenção e segurança.

Cláusula 21.ª

Substituição

- 1) A STCP procede obrigatoriamente à substituição de cada veículo afeto à exploração do Serviço Público quando este deixe de cumprir os requisitos de qualidade, operacionalidade ou quaisquer outros indicados no Anexo 4 (Material Circulante), por outro veículo por si disponibilizado que deve igualmente cumprir o disposto no Anexo 4 (Material Circulante), e que passará a estar afeto ao Estabelecimento.
- 2) Ao longo da execução do Contrato, a STCP pode substituir o Material Circulante, desde que:
 - a) Os novos veículos cumpram as exigências do Contrato e da legislação aplicável; e
 - b) A idade máxima do veículo e média do Material Circulante que se encontre afeto ao Estabelecimento à data da substituição ou da afetação de Material Circulante seja mantida ou reduzida.
- 3) A substituição de veículos por outros motivos que não os previstos no n.º 1 carece de autorização prévia dos Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes, mediante pedido fundamentado por parte da STCP, indicando o veículo a substituir, o motivo da substituição e o veículo substituto.
- 4) Os Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes, podem recusar a afetação de qualquer veículo ao Serviço Público caso o mesmo não cumpra os requisitos previstos no Anexo 4 (Material Circulante), incluindo os que sejam afetados mediante subcontratação.
- 5) À afetação de Material Circulante ao Estabelecimento nos termos da presente Cláusula aplica-se

o disposto nos n.ºs 6 a 11 da Cláusula 19.ª.

6) Sem prejuízo das inspeções exigidas pela legislação aplicável, os Municípios poderão impor à STCP, em qualquer altura da vigência do Contrato, a realização de inspeções extraordinárias aos veículos afetos ao serviço.

Cláusula 22.ª Transporte de passageiros com mobilidade reduzida

1) A STCP obriga-se a que a frota utilizada na exploração de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª esteja preparada para a acessibilidade de passageiro(s) com mobilidade condicionada e afetação de lugar(es) reservado(s) aos mesmos passageiro(s), nos termos previstos no Anexo 4 (Material Circulante).

2) As Tarifas para passageiros com mobilidade condicionada ou reduzida não implicam o pagamento de qualquer sobretaxa face ao tarifário geral em vigor.

SECÇÃO III – INFRAESTRUTURA

Cláusula 23.ª Disposições gerais

1) A STCP tem direito a utilizar os terminais rodoviários, paragens, estações, abrigos e postaletes indicados no Anexo 5 (Terminais, abrigos e postaletes), para a exploração de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª.

2) A STCP tem direito a utilizar as infraestruturas do Sistema BRT da titularidade do Município do Porto indicadas no Anexo 1 (Rede), para a exploração do Sistema BRT.

3) A STCP é responsável pela informação ao público nos terminais rodoviários, estações, paragens, abrigos e postaletes do seu Serviço Público, designadamente no mobiliário urbano como abrigos de passageiros e demais suportes físicos e informativos instalados para o efeito e que disponham de suportes de informação e/ou outros equipamentos destinados ao mesmo fim

4) A STCP é ainda responsável pela disponibilização de todos os dados necessários ao funcionamento dos painéis de informação dos horários das paragens e das estações em tempo real que os Municípios venham a instalar.

5) A exploração comercial dos terminais rodoviários, das estações, dos abrigos e dos postaletes, nomeadamente para fins publicitários, é da competência das entidades públicas responsáveis pelos mesmos.

Cláusula 24.ª Terminais e interfaces

- 1) É responsabilidade da STCP requerer, nos termos legalmente previstos, o acesso aos terminais e *interfaces* rodoviários previstos no Anexo 5 (Terminais, abrigos e postaletes) junto dos respetivos operadores; a STCP tem direito à sua utilização nos termos definidos no Anexo 5 (Terminais, abrigos e postaletes) quanto às respetivas regras e condições de utilização, designadamente tarifários, preços dos serviços prestados, regras de repartição de capacidade e disponibilização de espaço de informação ao público
- 2) A utilização pela STCP dos terminais e *interfaces* rodoviários a que se refere a presente Cláusula não envolve exclusividade, supondo, nos termos da legislação aplicável, o acesso em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes aos mesmos por todos os operadores de serviços públicos de transporte de passageiros.

Cláusula 25.ª **Paragens, estações, abrigos e postaletes**

- 1) As paragens e estações que integram de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª constam dos respetivos Apêndices ao Anexo 1 (Rede).
- 2) A localização, toponímia e código/identificação das paragens e das estações poderão ser objeto de revisão pelos Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes.
- 3) A responsabilidade pela instalação e manutenção de abrigos de passageiros, bem como de mobiliário urbano, é dos respetivos Municípios onde eles sejam sítios, os quais deverão articular-se com a STCP em relação à sua localização e instalação.
- 4) A responsabilidade pela instalação e manutenção de postaletes, de suportes de informação e de outros equipamentos com o mesmo objetivo é da STCP, devendo esta articular-se com os Municípios em relação à sua localização e instalação. Os Municípios podem avocar essa responsabilidade, mediante comunicação prévia à STCP realizada com uma antecedência de 90 (noventa) dias.
- 5) A STCP deverá assegurar a colocação da seguinte informação em todas as paragens e estações, equipadas ou não com abrigo para passageiros, que disponham de suportes de informação e ou de outros equipamentos com o mesmo objetivo:
 - a) Mapa esquemático de Viagens;
 - b) Horários;
 - c) Zonamento de paragem.
- 6) A STCP é ainda responsável pela disponibilização de dados que se afigurem necessários ao funcionamento dos painéis de informação dos horários das paragens e estações em tempo real que os Municípios venham a instalar.

SECÇÃO IV – SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

Cláusula 26.ª

Sistema de apoio à exploração

- 1) A STCP obriga-se a implementar e disponibilizar, em toda a frota de veículos utilizada, um Sistema de Apoio à Exploração com as características estabelecidas no Anexo 3 (Sistema de Bilhética, SAE, Website), que acompanhe o estado dos serviços prestados em tempo real, introduzindo as adaptações que se revelarem necessárias face a novas exigências.
- 2) O Sistema de Apoio à Exploração deverá permitir a recolha dos dados e produção de todas as estatísticas relativas ao controlo da prestação do Serviço Público previstas no Contrato, designadamente as previstas no Anexo 6 (Reporte), de forma automática, fiável, inviolável e verificável.
- 3) A STCP facultará o acesso em tempo real ao Sistema de Apoio à Exploração aos Municípios, com possibilidade de utilização de todas as funcionalidades, designadamente de consulta e produção de relatórios e respetivo *download*, sem permissões para edição de dados.

Cláusula 27.ª

Sistema de bilhética

- 1) A STCP obriga-se a implementar e disponibilizar, em toda a frota de veículos, próprios e subcontratados, utilizada na exploração do Serviço Público, um sistema de bilhética integrado sem contacto que cumpra com os requisitos e as características indicadas nos números seguintes e no Anexo 3 (Sistema de Bilhética, SAE, Website).
- 2) A STCP é integralmente responsável pelo Sistema de Bilhética embarcado, designadamente quanto à sua disponibilização, gestão, manutenção, atualização, eventual integração com demais operadores e controlo de acessos.
- 3) Todos os veículos utilizados pela STCP, com exceção dos veículos afetos à operação por meio BRT, deverão estar equipados com validadores nos termos definidos no Anexo 3 (Sistema de Bilhética, SAE, Website), podendo adotar-se soluções flexíveis ou móveis para os veículos subcontratados, desde que assegurada a sua integração com o Sistema de Bilhética da STCP.
- 4) No que concerne aos equipamentos do Sistema de Bilhética, a STCP é ainda responsável por:
 - a) A instalação, manutenção e substituição de equipamentos que permitam a venda, e a validação dos títulos de transporte no Material Circulante;
 - b) A proteção e preservação dos equipamentos de bilhética, nomeadamente dos validadores;
 - c) As atividades de Manutenção; e
 - d) O fornecimento dos consumíveis do Sistema de Bilhética.
- 5) No que concerne ao Sistema de Bilhética a STCP deve ainda:
 - a) Prestar assistência aos Passageiros na utilização do Sistema de Bilhética;

- b) Supervisionar o funcionamento dos equipamentos de bilhética, reparando de imediato quaisquer anomalias ou avarias neles detetadas;
 - c) Implementar ações de melhoria contínua no Sistema de Bilhética tendo por base assegurar a sua capacidade de adaptação a eventuais alterações nos tarifários, as necessidades de controlo do sistema ou as exigências do sistema de reporte; e
 - d) Zelar pelo normal funcionamento do Sistema de Bilhética.
- 6) O Sistema de Bilhética tem de estar em plena operação desde o primeiro dia do Período de Exploração e em integral conformidade com a legislação vigente sobre proteção de dados e proteção de informação confidencial ou segredo de negócio.
- 7) No caso de falha do Sistema de Bilhética por motivos alheios à STCP, designadamente por dificuldades de cobertura de telecomunicações móveis e/ou dificuldades de cobertura do sistema de localização geográfica e/ou ocorrência de danos em equipamentos de bilhética, a STCP deve diligenciar no sentido da sua reposição/reparação o mais rápido possível e assegurar métodos alternativos para registo do número de validações e venda de títulos de transporte realizadas.
- 8) O risco de falha do Sistema de Bilhética e da eventual consequente perda da receita tarifária é assumido pela STCP.

SECÇÃO V – RECURSOS HUMANOS

Cláusula 28.ª Estrutura de recursos humanos

- 1) A STCP obriga-se a estabelecer uma estrutura de recursos humanos adequada para o exercício das atividades que constituem objeto do Contrato, assegurando que dispõem de um nível de qualificações, habilitações e certificações nos termos legais, experiência profissional e planos de formação apropriados para o cumprimento dos procedimentos, exigências e finalidades do Contrato, e comprometendo-se com o integral cumprimento da legislação laboral, prestando toda a informação que seja necessária, e se solicitada, à Autoridade para as Condições do Trabalho.
- 2) A STCP é inteiramente responsável pela gestão da sua estrutura de recursos humanos, pelo relacionamento com os seus trabalhadores, pela negociação e celebração de acordos de empresa, bem como pelo cumprimento das disposições legais, regulamentares e convencionais em vigor em matéria laboral, designadamente sobre higiene e segurança no trabalho.
- 3) Os recursos humanos que venham a ser contratados após o início do Período de Transição Inicial, com funções de atendimento e informação ao público, com exceção do pessoal tripulante, deverão ter como requisito de admissão a competência em língua inglesa, no nível de utilizador independente (B1), de acordo com a escala do Conselho da Europa.

4) A STCP obriga-se a providenciar a todos os recursos humanos afetos ao Serviço Público uma formação específica adequada às funções que vão exercer, de modo que possam ser integralmente cumpridos os procedimentos, exigências e finalidades das atividades objeto do Contrato.

5) Para além da formação a que se refere o número anterior, a STCP deve ainda promover e ministrar a todos os trabalhadores, com a regularidade adequada e em cumprimento das regras de boa gestão de recursos humanos e da legislação aplicável, formação técnica adequada, tendo em vista designadamente o constante melhoramento da qualidade dos serviços e o acompanhamento dos desenvolvimentos técnico e tecnológico que se forem verificando, nomeadamente, na área da Operação e Manutenção.

6) A STCP deve elaborar anualmente um relatório relativo aos recursos humanos afetos de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª, do qual conste um organigrama funcional, a identificação dos recursos humanos, respetiva função, departamento, vínculo laboral, data de nascimento, número de horas suplementares trabalhadas, condições remuneratórias, discriminação de custos anuais relativos a todas as rubricas de encargos de pessoal, alterações à estrutura de recursos humanos ocorridas durante o ano, evidenciando os recursos entretanto contratados, respetiva função e qualificações, e bem assim as eventuais alterações às condições e convenções de trabalho que tenham sido acordadas com os trabalhadores e as suas estruturas representativas, bem como quaisquer autos que tenham eventualmente sido levantados pela Autoridade para as Condições do Trabalho.

Cláusula 29.ª Fardamento

O pessoal afeto à exploração do Serviço Público que, no exercício das suas funções regulares, tenha relacionamento com os passageiros e público em geral, deverá estar devidamente fardado, nos termos do Regulamento de Fardamento em vigor na empresa, por forma a projetar uma imagem de profissionalismo, qualidade e confiança no Serviço Público.

SECÇÃO VI – GESTÃO E MANUTENÇÃO

Cláusula 30.ª Manutenção

1) A STCP obriga-se a manter todos os bens do Estabelecimento afeto ao Serviço Público em bom estado de funcionamento e conservação, por forma a garantir a sua operacionalidade, fiabilidade e segurança, bem como o conforto dos passageiros e a imagem do Serviço Público.

2) A STCP é responsável, designadamente, pela realização das seguintes atividades ou conjunto de atividades:

a) Programar, planear, implementar e executar todas as atividades de Manutenção dos bens afetos

g. l. m. u. i.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- à Concessão, que se mostrem necessárias e/ou adequadas para assegurar a sua plena funcionalidade e garantir o bom estado de higiene, limpeza e segurança desses bens;
- b) Efetuar a Manutenção de modo a assegurar um serviço de transporte de qualidade, rápido, seguro e eficiente, segundo métodos atualizados de gestão de Manutenção;
 - c) Executar todos os atos de conservação e melhoramento do Serviço Público objeto do Contrato, designadamente os que tenham por fim evitar a perda, destruição ou deterioração dos bens que compõem o Estabelecimento e os que, mesmo não sendo indispensáveis para a conservação, lhe possam aumentar o valor ou permitam reduzir as intervenções de manutenção corretiva ou preventiva;
 - d) Adquirir e manter todos os materiais, instrumentos, serviços e autorizações/licenças necessários à realização das atividades de Manutenção;
 - e) Manter um estoque de consumíveis e peças de reserva adequados e necessários a garantir o funcionamento seguro e continuado do Serviço Público;
 - f) Proceder à rápida reparação/resolução de todas as deficiências, avarias, acidentes e incidentes, que se tornem necessárias para a plena realização das atividades de Operação, adotando para tal as medidas, incluindo de articulação com terceiros, necessárias para a concretização destas ações;
 - g) Elaborar e manter atualizados cadastro e registo de custos de todas as alterações ou intervenções realizadas no Material Circulante e no Sistema de Bilhética referido na Cláusula 27.ª;
 - h) Cumprir todas as normas legais, contratuais e regulamentares aplicáveis em concreto às atividades de Manutenção.
- 3) As atividades de manutenção deverão ser executadas de acordo com as melhores práticas, correspondentes ao estado da arte, cumprindo integralmente os manuais, procedimentos, normas e regulamentos preconizados pelos respetivos fabricantes e estabelecidos na lei, bem como os previstos no presente Contrato.
- 4) A STCP obriga-se ainda a manter atualizados registos fidedignos das atividades de manutenção realizadas, em cumprimento do plano de manutenção em vigor.
- 5) A STCP obriga-se a assegurar, a todo o tempo, a integral limpeza e higienização dos bens afetos ao Serviço Público.

Cláusula 31.ª

Gestão e controlo de riscos

A STCP deve adotar todas as medidas razoáveis de gestão e controlo de riscos do Serviço Público exigíveis a um proprietário e operador prudente e zeloso, incluindo, designadamente:

- a) Adotar todas as medidas adequadas de prevenção e minimização dos riscos das atividades do Serviço Público, bem como de minimização e contenção de eventuais danos causados pelas atividades do Serviço Público, incluindo, designadamente danos próprios, de terceiros ou outros (v.g.

ambientais);

- b) Cumprir todos os termos e condições dos seguros contratados, nos termos e para os efeitos da Cláusula 46.^a, incluindo o dever de investigar e participar os sinistros às entidades seguradoras; e
- c) Cumprir com os demais termos e condições estabelecidos no Contrato, em especial o disposto nas Cláusulas seguintes.

Cláusula 32.ª Ambiente

A STCP deve explorar o Serviço Público cumprindo as exigências legais de natureza ambiental que sejam, em cada momento, aplicáveis.

Cláusula 33.ª Normas de configuração gráfica

- 1) A STCP deverá respeitar, em todos os documentos, instalações, meios de informação ao público, Website, veículos, paragens, pontos de vendas, Títulos de transporte e demais formas de identificação do Serviço Público, a marca e logótipo de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª, que vierem a ser aprovados pelos Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes.
- 2) A STCP deverá elaborar e submeter à aprovação dos Municípios, nos primeiros 30 (trinta) dias do Período de Transição Inicial, o manual de identidade que se compromete a respeitar na exploração do Serviço Público.

Cláusula 34.ª Publicidade em modo autocarro

- 1) A STCP tem o direito de explorar publicidade comercial em bens integrantes do Estabelecimento afetos ao modo autocarro.
- 2) Os Municípios reservam o direito de utilizar, mediante comunicação prévia de 30 (trinta) dias, até 12 (doze) veículos da frota da empresa para a promoção de eventos culturais, desportivos ou outros promovidos ou apoiados pelos Municípios, mediante a decoração, total ou parcial, dos veículos afetos ao respetivo Serviço Público assumindo os custos de produção, colocação e de remoção associados bem como as despesas de recolocação da imagem da carroçaria do veículo no estado em que se encontrava antes da colocação da publicidade em causa. A repartição da utilização entre os Municípios realiza-se de acordo com a proporção dos veículos/quilómetro realizados em cada área geográfica.
- 3) No caso da publicidade no interior dos veículos, que abrange a totalidade da frota, os Municípios reservam o direito de utilizar mediante comunicação prévia de 15 (quinze) dias, e desde que exista disponibilidade, até 20% (vinte por cento) dos espaços disponíveis para a promoção de eventos culturais, desporti-

vos ou outros mediante a colocação de informação estática ou digital com as especificações técnicas a fornecer pela STCP.

4) No caso da televisão corporativa no interior dos veículos, que abrange a totalidade da frota, os Municípios reservam o direito de utilizar, em função da zona territorial, até 50% (cinquenta por cento) do período para a informação institucional municipal, promoção de eventos culturais, desportivos ou outros.

5) A publicidade comercial a que se refere o n.º 1 não deve incluir conteúdos de cariz religioso, racista, sexual, chocante ou político, de produtos no âmbito do negócio do tabaco, publicidade em contexto que desvalorize qualquer aspeto do serviço de transporte público prestado pela STCP, devendo respeitar a legislação aplicável, nomeadamente o Código da Publicidade.

Cláusula 35.ª Situações de furto e vandalismo

1) A STCP é exclusivamente responsável, a expensas próprias, pela reposição e reparação de quaisquer componentes, elementos ou bens afetos ao Serviço Público que sejam furtados ou danificados por terceiros, nomeadamente vandalismo e, bem assim, por repor a normalidade da situação no mais curto período de tempo.

2) Sem prejuízo das obrigações que resultem da aplicação do n.º 1, a STCP deve dar conhecimento imediato aos Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes, da ocorrência de qualquer ato de terceiro que tenha impacto na normalidade da realização do Serviço Público e das medidas que, no seu juízo fundamentado, deverão ser implementadas para a rápida reposição da normalidade da situação.

Cláusula 36.ª Segurança e gestão de situações de emergência

1) A STCP é responsável, no âmbito da exploração do Serviço Público, por assegurar a segurança de pessoas e bens e pela implementação de práticas e procedimentos de segurança e de um adequado sistema de gestão de emergências.

2) A STCP é responsável pelo cumprimento todas as normas e regulamentos legais relativos à segurança de pessoas e bens aplicáveis à exploração do Serviço Público, em especial no que concerne à segurança e inspeção técnica periódica de veículos.

3) A STCP obriga-se a promover e incentivar, na exploração do Serviço Público, práticas de condução segura, bem como práticas de condução que promovam a comodidade dos passageiros, especialmente quando são transportados passageiros em pé.

4) A STCP obriga-se a implementar medidas de controlo de situações de condução sobre efeitos do álcool e de outras substâncias proibidas durante a condução, na exploração do Serviço Público.

5) Em caso de acidente que afete a normal exploração do Serviço Público e/ou que tenha qualquer

impacto nas suas condições de segurança, cabe à STCP dirigir, promover e implementar, de imediato, todas as diligências necessárias e adequadas para a rápida e a eficaz resolução da questão.

6) A STCP obriga-se a desenvolver um plano de emergência ou medidas de autoproteção, consoante o aplicável, que deem cumprimento aos termos legais, contemple todos os aspetos específicos da Operação, todos os bens afetos à mesma, bem como a articular-se e a coordenar-se com todas as entidades que intervenham na resolução de situações de emergência, nomeadamente serviços Municipais, entidades fornecedoras de energia, as forças de segurança ou a proteção civil e bombeiros.

7) Todas as situações de emergência devem ser comunicadas aos Municípios, devendo a STCP descrever em detalhe a situação ocorrida e as respetivas causas, se já conhecidas, especificando as diligências que levou a cabo, bem como aquelas que considera adequado vir ainda a executar.

8) A STCP é responsável pela reposição e a reparação de quaisquer bens que sejam afetados, perdidos ou deteriorados, em consequência de situações de emergência, por causas que lhe sejam imputáveis.

Cláusula 37.ª ***Regulamento de exploração***

1) A STCP elaborará e comunicará aos Municípios no prazo máximo de 6 (seis) meses a contar do início do Período de Exploração, e obrigar-se-á a cumprir, um regulamento de exploração, onde constem as normas inerentes à prestação dos serviços objeto do presente Contrato, designadamente relativos a:

- a) Procedimentos de prevenção e segurança e plano de emergência.
- b) Procedimentos de higiene, segurança e saúde no trabalho, incluindo o que se refere a controlo de álcool ou de substâncias que possam influenciar a capacidade para o correto desempenho de funções, nos termos da legislação aplicável.
- c) Plano de manutenção dos bens afetos à Operação, designadamente frota, instalações e equipamentos.
- d) Planos de limpeza e higienização da frota, das instalações e dos equipamentos a utilizar pelo público.
- e) Manual de Identidade.

2) A pedido da STCP, ou por iniciativa dos Municípios, o regulamento de exploração poderá ser revisto, sempre que seja exigível ou adequado, para efeitos de melhoria da qualidade dos serviços prestados.

CAPÍTULO IV – TÍTULOS E TARIFAS

Cláusula 38.ª ***Títulos de transporte***

- 1) Não podem ser transportados Passageiros, com idade superior a 4 (quatro) anos, sem Título de transporte válido.
- 2) Os Títulos de transporte a utilizar na exploração de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª, e respetivos suportes, são os previstos no Anexo 7 (Títulos, Zonamento e Tarifas), estando vedado à STCP a emissão ou validação de outros Títulos de transporte.
- 3) O disposto na presente Cláusula e no Anexo 7 (Títulos, Zonamento e Tarifas) não prejudica o dever de a STCP cumprir a legislação e os regulamentos em matéria de títulos de transporte, designadamente o disposto na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, devendo, entre outros, disponibilizar os passes sociais impostos por lei ou regulamentos.

Cláusula 39.ª **Tarifário**

- 1) A STCP obriga-se a explorar cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.ª nas condições constantes do Anexo 7 (Títulos, Zonamento e Tarifas), sem prejuízo do disposto na legislação e regulamentação aplicáveis a cada momento.
- 2) Sem prejuízo da competência legal de outras autoridades em matéria tarifária, a definição do tarifário aplicável aos Títulos de transporte monomodais incumbe exclusivamente aos Municípios.
- 3) Os valores máximos de Tarifas constantes do Anexo 7 (Títulos, Zonamento e Tarifas) referem-se ao ano 2024, considerando-se atualizados, na data de início do Período de Exploração, para os valores aplicáveis nesse momento.

Cláusula 40.ª **Atualizações tarifárias**

- 1) Durante o Período de Exploração os valores máximos de Tarifas constantes do Anexo 7 (Títulos, Zonamento e Tarifas) são subsequentemente atualizados nas datas e nos termos previstos nos artigos 6.º e 8.º da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro, e do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio, na sua redação em vigor, sobre Regras Tarifárias e Procedimentos de Recolha de Informação, aprovado pela AMT, ou no diploma legal ou regulamentar que o alterar ou substituir, através dos mecanismos de atualização tarifária regular e de outras atualizações tarifárias a que houver lugar.
- 2) No que respeita aos Títulos monomodais, a STCP remete aos Municípios, 1 (um) mês previamente à entrada em vigor de cada atualização tarifária, em ficheiro informático editável, uma listagem nominal dos Títulos e Tarifas em vigor e proposta de atualização tarifária que dê cumprimento ao disposto no número anterior, a qual inclui, no mínimo:
 - a) Valores máximos de cada tarifa em vigor no ano “n-1” (arredondados à milionésima);
 - b) Preço de venda ao público de cada tarifa em vigor no ano “n-1” (após arredondamento a 5 (cinco)

cêntimos mais próximos);

- c) Valores de máximos de cada tarifa propostos para o ano “n”, em resultado da aplicação do disposto no n.º 2 (arredondados à milionésima);
- d) Preço de venda ao público de cada tarifa proposto para o ano “n” (arredondados a 5 (cinco) cêntimos mais próximos);
- e) Número de títulos vendidos, por cada título “i”, nos 12 (doze) meses anteriores do ano “n-1”;
- f) Receita acumulada, por cada título “i”, nos 12 (doze) meses anteriores do ano “n-1”;
- g) Percentagem de atualização dos valores máximos de cada tarifa, para o ano “n”;
- h) Percentagem de atualização do preço de venda ao público de cada tarifa, para o ano “n”;
- i) Percentagem de atualização média (simples) das tarifas para o ano “n”;
- j) Percentagem de atualização média (ponderada pelo volume de receitas) das tarifas para o ano “n”.

3) Serão realizadas, sempre que determinado pelos Municípios, reuniões entre as Partes para discussão e esclarecimento da proposta da STCP, obrigando-se esta colaborar ativa e construtivamente no procedimento, designadamente através da elaboração e apresentação de informações e simulações da sua iniciativa ou que sejam requeridas pelos Municípios.

Cláusula 41.ª

Reduções ou bonificações tarifárias

1) A STCP obriga-se a fazer incidir sobre os Títulos e Tarifas previstos no Contrato as reduções, bonificações e/ou descontos tarifários determinados pelos atos ou regulamentos emitidos pelo Município do Porto ou pela Área Metropolitana do Porto que aprovelem ações de redução tarifária a implementar na área geográfica do Município do Porto ao abrigo do programa «Incentiva +TP», nos termos do Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março, ou de diploma ou mecanismo que o substitua ou complemente, bem como de outros programas equivalentes que possam vir a ser criados pelo Município, pela Área Metropolitana do Porto ou pelo Estado.

2) A STCP obriga-se ainda a fazer incidir sobre os Títulos e Tarifas previstos no Contrato as bonificações e/ou descontos tarifários adicionais eventualmente determinados pelo Estado e/ou outras entidades públicas, sendo as respetivas compensações financeiras calculadas e pagas nos termos previstos no ato que os determinar.

3) Inclui-se no disposto do número anterior, designadamente, o passe “4_18@escola.tp”, o passe “sub23@superior.tp”, os passes gratuitos para jovens estudantes nas modalidades sub18+TP e estudante sub23+TP ou, ainda, outras bonificações e/ou descontos tarifários que venham a ser determinados pelo Estado ou outras entidades públicas e que abranjam o Serviço Público.

4) Os Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes, podem, ainda, determinar a disponibilização de Tarifários bonificados e/ou a redução das Tarifas que seriam aplicáveis nos termos do

Anexo 7 (Títulos, Zonamento e Tarifas) e das Cláusulas anteriores, devendo comunicar à STCP qualquer decisão de redução ou bonificação tarifária em matéria de Títulos de transporte, suportes de Títulos e Tarifários a vigorar na exploração do Serviço Público com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias relativamente à sua entrada em vigor.

5) A concretização pela STCP das reduções tarifárias referidas no número anterior consubstancia uma obrigação de serviço público de natureza tarifária, conferindo-lhe o direito a uma compensação financeira, nos termos do disposto na Cláusula 61.^a.

Cláusula 42.^a Venda dos títulos de bordo

A STCP é responsável pela venda dos títulos de transporte a bordo ou através de meios de pagamento digital, bem como de outros que os Municípios venham a autorizar.

Cláusula 43.^a Fiscalização comercial

1) A STCP é responsável pelo controlo de acessos de todos os passageiros, sendo obrigatória a validação de todos os Títulos de transporte em todas as viagens e trajetos realizados pelos Passageiros.

2) Para o efeito, a STCP poderá manter ou subcontratar um corpo de agentes de fiscalização, devidamente ajuramentados de acordo com a Lei em vigor, com a missão de controlar, prevenir e combater a fraude e evasão tarifária, realizando ações de fiscalização com carácter regular e amostral a bordo dos veículos, de forma repartida entre as várias Linhas e horários do Serviço Público.

3) A fiscalização comercial deve dar cumprimento ao disposto na legislação aplicável, designadamente a Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, na sua redação atual, bem como a Portaria n.º 37/2018, de 29 de janeiro.

CAPÍTULO V - OUTROS DEVERES DA STCP

Cláusula 44.^a Cumprimento da legislação aplicável e licenciamento

1) A STCP é responsável pelo cumprimento de todas as leis, normas e regulamentos municipais, nacionais, europeus e internacionais aplicáveis.

2) A STCP obriga-se a realizar todas as comunicações e notificações devidas nos termos da lei e do Contrato, bem como a obter e manter válidas e atualizadas todas as licenças, alvarás, certificações, credenciações e autorizações necessárias ao exercício das atividades integradas ou de algum modo relacionadas

com o objeto do Contrato, incluindo a obtenção da habilitação válida e adequada para exploração do Serviço Público, bem como preencher os demais requisitos complementares para o mesmo fim.

3) A STCP é única e exclusiva responsável por toda e qualquer consequência decorrente da inexistência, insuficiência, incumprimento ou desconformidade daquelas licenças, alvarás, certificações, credenciações ou autorizações com as leis, normas e regulamentos municipais, nacionais, europeus e internacionais aplicáveis, exceto se demonstrar comprovadamente que as mesmas não lhe são imputáveis.

4) Para efeitos do disposto no número anterior, a STCP é responsável, igualmente, pelo cumprimento de todas as normas aplicáveis em vigor em matéria social, laboral, ambiental e de igualdade de género, decorrentes do direito municipal, nacional, europeu ou internacional.

Cláusula 45.ª Responsabilidade civil

1) A STCP é responsável, nos termos gerais de direito, por quaisquer prejuízos causados aos Municípios ou a terceiros, pela culpa ou pelo risco, no exercício da atividade objeto do Contrato.

2) Inclui-se no âmbito da responsabilidade da STCP perante os Municípios a responsabilidade pelos prejuízos a que derem origem as entidades por si contratadas nos termos em que o é o comitente pelos atos do comissário.

Cláusula 46.ª Seguros

1) A STCP obriga-se a contratar e manter apólices de seguro com montantes de capitais seguros adequados por forma a garantir, de um modo efetivo e eficaz, a cobertura dos riscos e danos inerentes ao cumprimento do Contrato, incluindo, mas sem limitar, os seguros obrigatórios ao abrigo da legislação aplicável, celebrado com empresas de seguros devidamente autorizadas para o exercício da atividade seguradora, abrangendo danos próprios e a terceiros.

2) A obrigação referida no número anterior abrange, pelo menos, a cobertura dos seguintes riscos:

- a) Seguro de responsabilidade civil.
- b) Seguro de responsabilidade civil automóvel com proteção de ocupantes e condutor relativo a todos os veículos utilizadas na exploração do Serviço Público.
- c) Seguro de acidentes de trabalho.
- d) Seguro multirriscos relativo a danos patrimoniais, pelo seu valor de substituição ou reparação.
- e) Todos os demais seguros que sejam obrigatórios nos termos da lei.

3) A STCP obriga-se a manter as apólices de seguro em vigor, a cumprir os seus termos e condições e a comprová-los perante os Municípios, sempre que tal lhe seja solicitado.

4) A STCP fará consignar em todos os contratos que venha a celebrar as disposições aplicáveis aos

seguros contratados no âmbito do presente Contrato.

5) Os termos e condições dos seguros a contratar devem reger-se pela lei portuguesa e não devem restringir a possibilidade de demandar as empresas de seguros judicialmente em Portugal. Os seguros não devem conter limitações ou exclusões ao âmbito das coberturas, restrições quanto ao âmbito temporal e territorial, franquias, valores máximos dos capitais seguros, ou imposições de deveres ao tomador de seguro e aos segurados que excedam os termos e condições usuais no mercado segurador e ressegurador ou que, por qualquer outro motivo, ponham ou possam razoavelmente pôr em causa o caráter efetivo e completo da cobertura dos riscos inerentes ao cumprimento do Contrato.

6) Os seguros devem vigorar pelo menos desde o início do Período de Exploração e manter-se válidos e em vigor pelo menos até à data de cessação do Contrato, qualquer que seja a causa, obrigando-se a STCP a exibi-los sempre que os Municípios o exijam. A renovação anual das apólices de seguro deve ser confirmada aos Municípios, mediante apresentação pela STCP de cópia das declarações escritas, emitidas pelas respetivas entidades seguradoras.

7) Os encargos referentes a todos os seguros, incluindo, além do mais, os prémios e qualquer dedução efetuada pela companhia seguradora a título de franquia em caso de sinistro indemnizável, são da responsabilidade da STCP.

8) Os seguros de responsabilidade civil com pluralidade de segurados devem obrigatoriamente conter uma cláusula de responsabilidade civil cruzada e, no caso de seguros em que o capital seguro seja reduzido na sequência da ocorrência de sinistros, uma cláusula de reposição automática de capital, sempre que ocorra um sinistro participado à respetiva entidade seguradora, em valor equivalente ao volume das indemnizações liquidadas e/ou previstas.

9) A STCP participa de imediato às entidades seguradoras qualquer ocorrência em relação à qual o mesmo ou qualquer terceiro, incluindo os Municípios, possa ter direito de indemnização ao abrigo dos seguros e leva por diante, diligentemente, qualquer reclamação e/ou pretensão válida.

10) Os Municípios não responderão por quaisquer tipos de responsabilidades, seja a que título for correndo por conta e risco da STCP os riscos pela inadequação, cancelamento, suspensão, modificação ou substituição das referidas apólices de seguros. A contratação dos seguros não constitui qualquer limitação das obrigações e responsabilidades decorrentes do Contrato para a STCP.

Cláusula 47.ª

Propriedade intelectual

1) A STCP deve respeitar, em todos os documentos, website, aplicações móveis ou outros elementos de informação ao público, Material Circulante, veículos de apoio, paragens, abrigos, posteletes, pontos de venda e atendimento ao Passageiro, fardamento e demais elementos de comunicação necessários no âmbito da exploração do Serviço Público, os sinais distintivos do comércio da Operação, tal como a marca, o

logótipo e o manual de identidade aprovados pelos Municípios.

2) A STCP não pode utilizar, salvo prévia autorização dos Municípios, qualquer outro sinal distintivo de comércio, independentemente do seu tipo ou natureza.

3) A STCP deve assegurar que dispõe dos direitos necessários à utilização de todos os bens por si disponibilizados para a Operação, incluindo os decorrentes de marcas registadas ou logótipos, patentes, desenhos ou modelos de utilidade ou direitos de autor ou, em alternativa, licenças de utilização por períodos correspondentes à vigência do Contrato.

4) A STCP é exclusivamente responsável pela correta e devida utilização de quaisquer direitos de propriedade intelectual, independentemente da titularidade do direito em causa.

5) A STCP é também exclusivamente responsável por todas e quaisquer infrações a direitos de propriedade intelectual resultantes da sua atuação (ação ou omissão), mesmo depois de terminado o Contrato, por qualquer causa.

6) Caso seja deduzida contra os Municípios qualquer pretensão, de natureza graciosa, judicial e/ou arbitral, relativamente à matéria da presente Cláusula, os Municípios dão conhecimento à STCP desse facto, devendo estes assumir, nomeadamente através de incidente processual, a condução, a expensas próprias, de todas as negociações ou processos, administrativos e/ou judiciais e/ou arbitrais, para a boa resolução do caso.

7) Nos casos previstos no número anterior, os Municípios facultam toda a assistência que a STCP justificadamente lhe solicite e que aquele possa razoavelmente lhe prestar, sendo as respetivas despesas suportadas pela STCP.

8) Se os Municípios, por força do disposto nesta Cláusula, vierem a ser condenados por decisão transitada em julgado, aqui se incluindo homologação de transação, terão direito de regresso contra a STCP.

9) Se a STCP, seja por que motivo for, violar o disposto nesta Cláusula e não assumir e/ou não se responsabilizar pelas consequências dessa violação, os Municípios podem ainda exigir à STCP o pagamento de uma compensação pelos prejuízos sofridos e que, a título de cláusula penal, se fixam no montante que corresponde ao valor por ela pago decorrente de eventual condenação ou de acordo extrajudicial, sem prejuízo do direito a maior indemnização caso os danos efetivamente sofridos excedam o montante da cláusula penal.

Cláusula 48.ª

Proteção de dados pessoais

1) A STCP deve cumprir a todo o momento e em qualquer tratamento de dados pessoais o disposto na legislação nacional e comunitária relativa à proteção da privacidade e dos dados pessoais, nomeadamente o Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (Regulamento (UE) do Parlamento Europeu e do

Conselho, de 27 de abril de 2016), a Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto, bem como as deliberações que contenham recomendações da Comissão Nacional de Proteção dos Dados Pessoais.

2) Enquanto responsável pelo tratamento de dados pessoais, a STCP deve adotar as medidas técnicas e organizativas adequadas a garantir a confidencialidade e segurança dos dados pessoais por si tratados de forma a prevenir e evitar a sua destruição, acidental ou ilícita, alteração, perda acidental difusão ou acesso não autorizados, nomeadamente quando os mesmos forem transmitidos por rede e contra qualquer forma de tratamento ilícito, em conformidade com as categoriais de dados tratados e as obrigações legais e contratuais a cargo.

3) Especialmente em relação ao funcionamento do sistema de geolocalização por GPS – Global Positioning System ou sistema de posicionamento global instalado no Material Circulante pela STCP, o tratamento dos dados pessoais recolhidos a partir desse sistema pela STCP enquanto responsável pelo tratamento apenas deve ocorrer no âmbito da realização das atividades objeto do Contrato, nomeadamente no quadro da gestão da Operação e no âmbito da fiscalização do cumprimento de obrigações contratuais ou da legislação rodoviária, ficando desde logo proibido o tratamento com vista à monitorização do desempenho profissional dos motoristas dos veículos ou para controlo da sua localização durante o seu tempo livre.

4) A STCP obriga-se a dar conhecimento aos motoristas dos veículos da existência e finalidade do sistema de geolocalização referido no número anterior, bem como a pedir parecer prévio à respetiva comissão de trabalhadores, se existente, ou outras organizações representativas dos trabalhadores.

5) Os dados pessoais tratados ao abrigo do sistema de geolocalização devem ser conservados pelo período de tempo estritamente necessário para o fim para o qual foram recolhidos.

6) No caso de a STCP recorrer a entidades terceiras para a instalação e gestão do sistema de geolocalização do Material Circulante, deve aquele assegurar que tais entidades apresentam garantias suficientes de execução, a todo o momento, de medidas técnicas e organizativas adequadas que assegurem o cumprimento do Regulamento Geral de Proteção de Dados e das recomendações emitidas a esse respeito pelas autoridades de controlo, designadamente a Comissão Nacional de Proteção de Dados, e a defesa dos direitos dos titulares dos dados pessoais.

Cláusula 49.ª

Dever de confidencialidade

1) Sem prejuízo do disposto no Regulamento de Proteção de Dados Pessoais, a STCP, o seu pessoal e todas as entidades e pessoas que aquele utilize no cumprimento das obrigações assumidas com a celebração do Contrato, obrigam-se a guardar sigilo sobre toda a documentação e informações a que tenham acesso nos termos do Contrato, não podendo facultar a terceiros quaisquer informações nem sobre a natureza dos próprios serviços, nem sobre os resultados e conclusões deles, sem autorização escrita dos Municípios, dos interessados titulares dos dados protegidos, nem utilizá-los em seu benefício.

2) A obrigação de sigilo referida impõe-se também relativamente às informações que possam ser fornecidas internamente aos técnicos da STCP não diretamente envolvidos na prossecução dos objetivos do Contrato, desde que tais informações, pela sua natureza, possam perturbar a normal execução das prestações abrangidas pelo objeto do Contrato.

3) O dever de sigilo abrange ainda toda a documentação e informação técnica e não técnica, comercial ou outra, relativa aos Municípios de que possa ter conhecimento ao abrigo ou em relação com a execução do Contrato.

4) A informação e a documentação cobertas pelo dever de sigilo não podem ser transmitidas a terceiros, nem objeto de qualquer uso ou modo de aproveitamento que não o destinado direta e exclusivamente à execução do contrato.

5) Exclui-se do dever de sigilo previsto a informação e a documentação que seja comprovadamente do domínio público à data da respetiva obtenção pela STCP ou que este seja legalmente obrigada a revelar, por força da lei, de processo judicial ou a pedido de autoridades reguladoras ou de outras entidades administrativas competentes.

CAPÍTULO VI – DIREÇÃO, ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO

Cláusula 50.ª Regras de exercício dos poderes de concedente e de Autoridade de Transportes pelos Municípios

1) Os poderes emergentes da posição de Autoridade de Transportes e de concedente do Contrato relativamente ao Serviço Público de Âmbito Municipal do Município do Porto explorado por meio de Sistema BRT e ao Serviço Público de Âmbito Municipal do Município do Porto explorado por meio de autocarro, a que se referem as alíneas a) e b) do n.º 1 da Cláusula 4.ª, são exercidos exclusivamente pelo Município do Porto.

2) Os poderes emergentes da posição de Autoridade de Transportes e de concedente do Contrato relativamente ao Serviço Público de Âmbito Intermunicipal explorado por meio de autocarro a que se refere a alínea c) do n.º 1 da Cláusula 4.ª são exercidos conjuntamente pelos Municípios cuja área geográfica seja abrangida pelo percurso da respetiva Linha, nos termos do disposto no Contrato Interadministrativo que consta do Anexo 8 (Contrato Interadministrativo) ao presente Contrato.

3) Os poderes emergentes da posição de Autoridade de Transportes e de concedente do Contrato relativamente a matérias transversais ou comuns aos Serviços Públicos de Âmbito Municipal e de Âmbito Intermunicipal explorados por meio de autocarro são exercidos conjuntamente pelos Municípios, nos termos do disposto no Contrato Interadministrativo que consta do Anexo 8 (Contrato Interadministrativo).

4) Todos os poderes de Autoridade de Transportes e de concedente no Contrato relativamente ao Serviço Público de Âmbito Intermunicipal delegados pela AMP através do Contrato Interadministrativo que consta do Anexo 8 (Contrato Interadministrativo) são exercidos perante a STCP exclusivamente pelo Município do Porto na qualidade de representante comum de todos os Municípios, nos termos do disposto no Contrato Interadministrativo que consta do Anexo 8 (Contrato Interadministrativo).

Cláusula 51.ª *Direção*

1) Os Municípios detêm, nos termos previstos nos artigos 302.º a 304.º do Código dos Contratos Públicos e no presente Contrato, poderes de direção do modo de execução da exploração do Serviço Público no que respeita a matérias necessárias à execução do Contrato carentes de regulamentação ou insuficientemente reguladas, de forma a impedir que o Contrato seja executado de modo inconveniente ou inoportuno para o interesse público, sem prejuízo do disposto no número seguinte e, designadamente, da reserva de autonomia técnica ou de gestão da STCP que se encontra assegurada no Contrato ou, ainda, dos usos sociais.

2) O exercício dos poderes de direção deve salvaguardar a autonomia da STCP, limitando-se ao estritamente necessário à prossecução do interesse público, e processando-se de modo a não perturbar a execução do Contrato, com observância das regras legais ou contratuais aplicáveis e sem diminuir a iniciativa e a correlativa responsabilidade da STCP.

3) Para além das demais ações tipificadas no Contrato, a direção pelos Municípios consiste na emissão de ordens, diretivas ou instruções sobre o sentido das escolhas necessárias nos domínios da exploração do Serviço Público e execução das obrigações contratuais.

4) As ordens, diretivas ou instruções devem ser emitidas por escrito ou, quando as circunstâncias impuserem a forma oral, reduzidas a escrito e notificadas à STCP no prazo de 5 (cinco) dias, salvo justo impedimento.

5) O exercício dos poderes de direção e fiscalização nos termos do presente capítulo não envolvem qualquer responsabilidade dos Municípios pela execução das tarefas inerentes à exploração do Serviço Público a cargo da STCP, nem exoneram a STCP das suas responsabilidades contratuais.

Cláusula 52.ª *Dever geral de informação*

1) Durante a vigência do Contrato, a STCP deve dar conhecimento, de forma fundamentada, aos Municípios da ocorrência de qualquer situação que possa interferir com, ou impedir, o cumprimento pontual de qualquer obrigação nele estabelecida.

2) A STCP obriga-se a cumprir com as obrigações de reporte e informação constantes do artigo 22.º do RJSPTP, bem como a preencher e manter atualizados, na plataforma informática gerida pelo Instituto da

Mobilidade e dos Transportes, I.P., todos os dados relativos à exploração do Serviço Público e, ainda, a habilitar os Municípios com toda a informação e documentos que este lhe solicite para efeitos de reporte ou resposta a solicitações junto de entidades reguladoras.

Cláusula 53.ª **Fiscalização e monitorização**

- 1) A atividade da STCP está sujeita à fiscalização e monitorização dos Municípios, o qual pode promover a todo o tempo e sem aviso prévio as ações de fiscalização e auditorias que entender necessárias.
- 2) Os Municípios fiscalizarão no âmbito dos seus poderes de fiscalização, entre outros aspetos, a atividade da STCP com vista à verificação, designadamente:
 - a) Da exploração do Serviço Público nos termos do presente Contrato, em condições de segurança, operacionalidade, pontualidade, eficiência e comodidade dos meios de exploração.
 - b) Da adequação da capacidade de transporte aos níveis da procura, em condições de perfeita fiabilidade e pontualidade.
 - c) Do livre acesso de todos os utilizadores ao Serviço Público, sem qualquer discriminação quanto às condições de acesso e realização, para além das impostas pelo presente Contrato e pela lei.
 - d) Do cumprimento de todas as normas legais, regulamentares e contratuais aplicáveis à exploração do Serviço Público, bem como das imposições e diretrizes impostas pelas Autoridades de Transportes.
 - e) Da correção das informações prestadas pela STCP.
- 3) Para efeitos do disposto na presente Cláusula, a STCP facultará aos Municípios e a qualquer entidade com funções de fiscalização ou auditoria, desde que devidamente credenciada, acesso livre e incondicional a todos e quaisquer bens ou documentos relativos ao Contrato, designadamente à contabilidade e respetivos documentos de suporte, ao arquivo e, ainda, a todos os documentos, livros, registos, estatísticas, relatórios, bases de dados, ficheiros, *software*, *hardware*, Material Circulante, equipamentos e instalações e prestará todos os esclarecimentos e colaboração que lhe forem solicitados.
- 4) As determinações escritas dos Municípios e das demais entidades públicas com competências de fiscalização que vierem a ser emitidas no âmbito dos seus poderes de direção e fiscalização relativos à execução dos serviços abrangidos pelo Contrato são de aplicação imediata e vinculam a STCP.
- 5) Sem prejuízo de outros deveres gerais decorrentes da legislação aplicável, a atividade de fiscalização levada a cabo pelos Municípios deve respeitar a dignidade, integridade e reserva de intimidade da STCP e dos fiscalizados, guardar sigilo comercial e causar o menor transtorno possível para o exercício das atividades que, concretamente, estejam em curso no momento da fiscalização.
- 6) A STCP obriga-se a colocar gratuitamente à disposição das entidades fiscalizadoras/auditoras instalações adequadas ao exercício das ações de fiscalização sempre que estas, em virtude da sua natureza,

Q. F. C. C.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

tenham de ser executadas obrigatoriamente em lugar específico.

7) A STCP obriga-se a permitir o acesso gratuito ao Serviço Público de Passageiros pelos Municípios ou entidade por estes designada durante a sua atividade de fiscalização prevista na presente Cláusula, desde que devidamente credenciados.

8) Os encargos com os ensaios, vistorias, exames ou quaisquer outras ações de controlo ou fiscalização são suportadas pelos Municípios, sendo, contudo, reembolsados pela STCP caso se conclua pela existência de irregularidades ou incorreções.

Cláusula 54.ª *Informação de exploração, contabilística e financeira*

A STCP obriga-se a:

- a) Dispor de um Sistema Informático de Gestão que inclua faturação e Passageiros, produtos e serviços, compras e fornecedores, contabilidade e tesouraria, contas correntes, SAFT-PT, impostos e gestão documental. A STCP deverá facultar o acesso, aos Municípios ou a outras entidades com poderes de fiscalização e auditoria, ao Sistema Informático de Gestão, permitindo a realização das consultas e produção de relatórios que entender;
- b) Dispor de contabilidade analítica por centros de resultados, devidamente auditada ou certificados nos termos exigidos pela legislação comercial, de forma a evidenciar, separadamente, as contas de exploração relativas ao Serviço Público face a outras atividades desenvolvidas, devendo a STCP fundamentar os critérios utilizados para imputação dos custos comuns;
- c) Dispor de contabilidade e registos organizados e demais documentos e software devidamente auditados ou certificados nos termos exigidos pela legislação comercial e permitir a sua consulta pelos Municípios ou por qualquer outra entidade que indiquem para o efeito, com a finalidade de garantir o adequado exercício das faculdades de fiscalização e controlo previstas no presente Contrato e na lei;
- d) Justificar a aplicação das compensações por Obrigações de Serviço Público concedidas e, bem assim, o eventual incumprimento dos objetivos contratualmente fixados.

Cláusula 55.ª *Avaliação de desempenho*

1) A STCP deve manter um sistema de avaliação do seu próprio desempenho, bem como do desempenho das entidades subcontratadas, que atuem sob sua conta ou sob sua orientação, que deve obedecer aos seguintes princípios:

- a) O sistema tem por objetivo a maximização do desempenho da STCP, assegurando a prevenção e a deteção de situações de incumprimento das obrigações Contratuais e promovendo a sua reparação dentro dos tempos considerados adequados, ou evitando a sua efetiva ocorrência.

- b) A avaliação realiza-se através da aplicação dos indicadores de desempenho e da qualidade do serviço constantes do Anexo 9 (Avaliação de Desempenho e Qualidade do Serviço).
- c) Para o efeito da avaliação referida na alínea anterior, o desempenho da STCP é medido, designadamente com base nos dados reais sobre a execução da Operação obtidos através do Sistema de Apoio à Exploração e do Sistema de Bilhética referidos nas Cláusulas 26.^a e 27.^a, respetivamente, sem prejuízo da possibilidade de os Municípios exigirem à STCP a entrega de alguns documentos adicionais para o efeito do apuramento do respetivo desempenho.
- 2) Em função da aplicação dos indicadores nos termos do n.º 1, há lugar a aplicação de penalizações ou bonificações, nos termos previstos no Anexo 9 (Avaliação do Desempenho e Qualidade do Serviço), as quais são deduzidas ou acrescentadas à compensação devida à STCP prevista na Cláusula 60.^a.
- 3) A aplicação da presente Cláusula e do Anexo 9 (Avaliação de Desempenho e Qualidade de Serviço) não libera a STCP do cumprimento pontual das obrigações subjacentes aos níveis de desempenho violados, nem prejudica quaisquer direitos dos Municípios previstos no Contrato.
- 4) Caso, em qualquer altura, se verifique que o sistema de monitorização e reporte é inadequado para assegurar uma fiscalização adequada e fidedigna do desempenho da STCP, bem como os objetivos estabelecidos no n.º 1 da presente Cláusula, a STCP deve, obrigatoriamente, rever os procedimentos inerentes ao sistema de monitorização e implementar novos procedimentos, sem prejuízo da possibilidade de aplicação de sanções contratuais previstas no Contrato.
- 5) O estabelecido nos números anteriores não prejudica o direito dos Municípios, ou de outras entidades com competência para o efeito, de inspecionar ou auditar, a todo o tempo, as atividades desenvolvidas pela STCP incluindo a verificação do cumprimento de quaisquer indicadores de desempenho.

Cláusula 56.^a

Reporte e monitorização de desempenho

- 1) Sem prejuízo de outros mecanismos de monitorização previstos no Contrato e na lei, para efeitos da avaliação do desempenho a que se refere a Cláusula anterior, a STCP obriga-se a remeter aos Municípios:
- a) Relatórios de reporte trimestral, em plena conformidade com o disposto no Anexo 6 (Reporte), até ao 15.º (décimo quinto) dia útil do mês seguinte àquele que o relatório em causa diz respeito;
- b) Um relatório de reporte anual de acompanhamento do Contrato em plena conformidade com o disposto no Anexo 6 (Reporte), até ao 30.º (trigésimo) dia do mês de abril do Ano Contratual seguinte àquele que o relatório em causa diz respeito.
- 2) Para o efeito da monitorização referida no número anterior, os relatórios são elaborados com recurso aos dados reais sobre a execução do Contrato obtidos através dos Sistemas de Apoio à Exploração, de Bilhética e Informático de Gestão, sem prejuízo da possibilidade de os Municípios exigirem à STCP a entrega de alguns documentos adicionais para o efeito do apuramento do respetivo desempenho.

Cláusula 57.ª

Arquivo

Sem prejuízo do disposto na legislação aplicável, a STCP obriga-se a manter em arquivo físico ou digital, de forma devidamente organizada, catalogada e pesquisável, toda a documentação relativa às atividades desenvolvidas no âmbito do Contrato, ao longo de todo o período contratual e, após o termo do Contrato, durante um período mínimo de 5 (cinco) anos.

CAPÍTULO VII - REGIME DE RISCO E CONDIÇÕES FINANCEIRAS

Cláusula 58.ª

Regime de risco

- 1) A STCP assume, expressa, integral e exclusivamente, a responsabilidade por todos os riscos inerentes à exploração do Serviço Público, incluindo, nomeadamente, os riscos relativos à procura, à oferta, ao investimento e ao tráfego, exceto quando o contrário resulte expressamente do Contrato.
- 2) Para efeitos do número anterior, entende-se por risco de procura o risco da variação do número e estrutura de composição de Passageiros.
- 3) Para o efeito do n.º 1, entende-se por risco de oferta o risco da variação de todos os custos necessários à execução das atividades concedidas, designadamente dos preços de combustíveis e dos custos de mão-de-obra, bem como dos custos associados à obtenção, à manutenção e à atualização de todas as licenças, títulos ou outros direitos necessários para o exercício das atividades do Serviço Público.
- 4) Para o efeito do n.º 1, entende-se por risco de investimento o risco das depreciações ou amortizações dos bens ou direitos da titularidade da STCP afetos ao Serviço Público nos termos previstos no Contrato, bem como dos financiamentos dos investimentos.
- 5) Para o efeito do n.º 1, entende-se por risco de tráfego o risco associado ao carácter regular ou eventual da variação do nível do tráfego.
- 6) O risco de alterações legislativas e regulamentares de carácter geral, incluindo de natureza fiscal, laboral e ambiental, corre por conta da STCP.
- 7) A STCP é responsável pela obtenção do financiamento e dos fundos necessários para o desenvolvimento de todas as atividades concedidas, de forma a cumprir integral e atempadamente todas as obrigações por si assumidas.
- 8) A STCP não pode invocar o desconhecimento de quaisquer condicionantes de execução do Con-

trato, nomeadamente as condições dos locais e bens afetos ao Contrato, ou imputar qualquer responsabilidade a esse título aos Municípios ou a qualquer outra entidade, como fundamento para incumprimento das suas obrigações contratuais.

Cláusula 59.ª *Proveitos e custos*

- 1) Todos os proveitos relativos às atividades objeto do Contrato, nomeadamente as receitas resultantes da cobrança ou validação dos Tarifários, reverterem a favor da STCP, exceto se de outra forma estiver expressamente previsto no presente Contrato.
- 2) Nos termos do disposto no número anterior, constitui remuneração da STCP, designadamente:
 - a) Os proveitos das atividades de exploração do Serviço Público;
 - b) Os proveitos das atividades acessórias;
 - c) As compensações por Obrigações de Serviço Público pagas pelos Municípios;
 - d) As eventuais bonificações por desempenho;
 - e) Outras compensações atribuídas pelo Estado ou por qualquer outra entidade pública, relativas às atividades concessionadas.
- 3) Todos os custos relativos às atividades objeto do Contrato correm por conta da STCP, exceto se de outra forma estiver expressamente previsto no presente Contrato; os proveitos a que se refere o número anterior e a remuneração devida à STCP ao abrigo das Cláusulas seguintes cobrem todos os custos, serviços e obrigações que lhe cabe prestar no âmbito do Contrato, não sendo, como tal, devida à STCP qualquer remuneração adicional pela execução do Contrato.

Cláusula 60.ª *Compensações devidas pelo Serviço Público*

- 1) Nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 24.º do RJSPT e do artigo 47.º do RJAEL, como contrapartida pela prestação das Obrigações de Serviço Público consubstanciadas na exploração da Rede e dos Níveis Mínimos de Serviço conforme o Anexo 1 (Rede), a STCP tem direito a receber dos Municípios uma compensação anual, calculada nos termos constantes do Anexo 10 (Compensações por Obrigações de Serviço Público).
- 2) Caso ao abrigo do disposto na Cláusula 12.ª seja determinada à STCP a realização, no ano contratual, de uma produção (veíc.km) diferente do valor de produção de referência anual definida nos Apêndices 2 e 3 do Anexo 1 (Rede), a STCP tem direito a receber uma compensação adicional nos termos seguintes:
 - a) Caso a produção anual realizada pela STCP no âmbito da Operação no ano contratual "n" seja superior ao valor de produção de referência anual em até 1 % (um por cento), não há lugar ao

- pagamento de qualquer compensação adicional; ou
- b) Caso a produção anual realizada pela STCP no âmbito da Operação no ano contratual “n” seja superior ao valor de produção de referência anual em até 5 % (cinco por cento), há lugar ao pagamento de uma compensação correspondente ao produto da multiplicação de um preço unitário por veículo quilómetro, que para o ano de 2025 assume o valor de €1,31 (um euro e trinta e um cêntimos), pela diferença de produção quilométrica efetivamente realizada entre o acréscimo de 1% a 5%, o qual é devido pelos Municípios que determinaram a variação da produção quilométrica ao abrigo da Cláusula 12.ª.
- 3) Para efeitos do disposto no número anterior, não são tidos em conta:
- a) Os veículos quilómetro (veíc.km) das Viagens em Vazio realizadas na Operação pela STCP;
- b) Os veículos quilómetro (veíc.km) dos serviços que a STCP prestou ou deixou de prestar de acordo com as decisões de ajustamento pontual adotadas pelos Municípios nos termos da Cláusula 11.ª com invocação expressa do artigo 31.º do RJSPTP.
- 4) Os valores constantes do n.º 2 da presente Cláusula são aplicáveis ao primeiro ano civil de vigência do Período de Exploração, sendo anualmente atualizados em função do valor máximo da Taxa de Atualização Tarifária a vigorar para cada ano, divulgada e publicitada pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes nos termos da Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro.

Cláusula 61.ª *Obrigações de serviço público adicionais*

Pela prestação das Obrigações de Serviço Público adicionais consubstanciadas na determinação de bonificações ou reduções tarifárias nos termos da Cláusula 41.ª, a STCP tem direito a receber dos Municípios uma compensação, calculada e paga nos termos constantes do Anexo 10 (Compensações por Obrigações de Serviço Público).

Cláusula 62.ª *Faturação e pagamento*

- 1) O pagamento das compensações devidas à STCP nos termos da Cláusulas 60.ª e 61.ª realiza-se no início de cada trimestre, sendo o valor trimestral faturado pela STCP a cada um dos Municípios, referente ao trimestre anterior, dado pela fórmula seguinte:

$$Faturação_n = Compensações previsionais_n + Compensações adicionais_{n-2} + Bonificações_{n-2} - Penalizações_{n-2}$$

Em que:

- *Faturação_n* corresponde ao valor a faturar ao Município «n» relativamente ao trimestre anterior «n»;

- *Compensações previsionais_n* corresponde ao valor de 25% das compensações previsionais devidas nos termos do n.º 1 da Cláusula 60.ª para o respetivo ano, respeitantes ao trimestre em curso, conforme indicado na tabela constante do Anexo 10 (Compensações por Obrigações de Serviço Público);
- *Compensações adicionais_{n-2}* corresponde ao valor de compensações adicionais, devidas e calculadas nos termos do n.º 2 da Cláusula 60.ª, relativamente ao trimestre «n-2»;
- *Bonificações_{n-2}* corresponde ao valor global de bonificações, calculado nos termos da Cláusula 55.ª, relativamente ao trimestre «n-2».
- *Penalizações_{n-2}* corresponde ao valor global de penalizações, calculado nos termos da Cláusula 55.ª, relativamente ao trimestre «n-2».

2) A STCP emite as respetivas faturas até ao primeiro dia útil de cada trimestre, devendo os Municípios realizar a respetiva liquidação até ao último dia do mesmo mês.

3) Após apuramento do valor efetivo da compensação do ano «n», através da fórmula indicada no Anexo 10 (Compensações por Obrigações de Serviço Público), procede-se ao acerto dos montantes até ao final do primeiro trimestre do ano seguinte. A fixação do valor efetivo da compensação para cada ano civil é realizada, ano a ano e nas datas determinadas pelo presente Contrato, pela consideração dos valores reais da Demonstração de Fluxos de Caixa dos movimentos associados às atividades abrangidas pelo presente Contrato, permitindo o apuramento do valor anual do *cash flow* através da fórmula descrita no Anexo 10 (Compensações por Obrigações de Serviço Público).

4) A STCP apresenta o valor a que se refere o número anterior aos Municípios. Caso existam dúvidas ou divergências quanto aos cálculos apresentados pela STCP respeitantes ao valor anual de compensações, os Municípios poderão solicitar informações adicionais. Caso subsistam dúvidas, as partes poderão escolher uma entidade independente que procederá ao apuramento dos valores anuais efetivos.

5) Inexistindo dúvidas ou divergências, a STCP emite os respetivos documentos de regularização (fatura adicional ou nota de crédito), até final do primeiro quadrimestre do ano seguinte.

6) Os valores a que se referem os números anteriores podem ser corrigidos em consequência de ações de fiscalização, monitorização e auditoria desenvolvidos pelos Municípios ou em resultado de reclamação apresentada pela STCP, sendo os ajustes a que houver lugar objeto de acerto no pagamento seguinte.

7) Em toda a correspondência e faturação relativa ao presente Contrato, deverá a STCP indicar o número sequencial de compromisso e número de requisição externa indicados no Considerando XLII do presente Contrato, sob pena de não serem pagos os respetivos valores, ao abrigo do artigo 9.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, na sua redação em vigor.

8) A estimativa de montante máximo de transferência financeira anual a cargo de cada um dos Municípios para cada um dos Anos Contratuais em resultado do disposto nos números anteriores é a seguinte (aos valores da tabela acresce IVA à taxa legal em vigor):

Ano	Montante por Município						TOTAL
	Gondomar	Maia	Matosinhos	Porto	Valongo	V.N. Gaia	
1	€ 2.706.238,70	€ 2.859.618,35	€ 4.781.213,42	€ 17.290.339,46	€ 1.589.397,53	€ 4.132.068,48	€ 33.358.875,94
2	€ 2.832.927,37	€ 2.993.487,27	€ 5.005.039,05	€ 18.099.761,82	€ 1.663.802,89	€ 4.325.505,32	€ 34.920.523,70
3	€ 2.862.557,03	€ 3.024.796,23	€ 5.057.386,89	€ 18.289.067,71	€ 1.681.204,65	€ 4.370.745,89	€ 35.285.758,39
4	€ 2.885.625,64	€ 3.049.150,11	€ 4.969.787,75	€ 18.545.348,62	€ 1.694.753,05	€ 4.857.146,67	€ 36.001.811,84
5	€ 2.922.251,90	€ 3.087.851,93	€ 5.032.867,56	€ 18.780.738,38	€ 1.716.263,97	€ 4.918.796,77	€ 36.458.770,52
6	€ 2.917.374,34	€ 3.082.697,96	€ 5.024.467,14	€ 18.749.391,21	€ 1.713.399,33	€ 4.910.586,74	€ 36.397.916,71
7	€ 3.138.233,28	€ 2.342.685,12	€ 4.068.112,37	€ 19.460.056,52	€ 1.429.482,99	€ 5.948.824,90	€ 36.387.395,18
8	€ 3.116.459,39	€ 2.326.430,95	€ 4.039.886,73	€ 19.325.037,51	€ 1.419.564,86	€ 5.907.550,38	€ 36.134.929,82
9	€ 3.165.122,27	€ 2.362.757,71	€ 4.102.968,75	€ 19.626.794,10	€ 1.441.731,08	€ 5.999.795,60	€ 36.699.169,51
10	€ 3.151.247,45	€ 2.352.400,18	€ 4.084.982,73	€ 19.540.756,90	€ 1.435.411,02	€ 5.973.494,54	€ 36.538.292,82
TOTAL	€ 29.698.037,37	€ 27.481.875,81	€ 46.166.712,38	€ 187.707.292,22	€ 15.785.011,37	€ 51.344.515,29	€ 358.183.444,43

Cláusula 63.ª *Compensação de créditos*

Os Municípios podem compensar pagamentos por eles devidos à STCP com eventuais créditos sobre esta, designadamente relativos a:

- Qualquer quantia que tenha sido paga pelos Municípios, mas cujo pagamento fosse, nos termos da lei ou do Contrato, da responsabilidade da STCP; e
- Qualquer quantia relativa a qualquer violação ou incumprimento do Contrato, designadamente por aplicação de sanções contratuais.

Cláusula 64.ª *Sobrecompensação*

1) Os Municípios devem proceder, nos termos do disposto na presente Cláusula, ao ajustamento das transferências financeiras para a STCP, quando se verifiquem situações de sobrecompensação decorrentes de benefícios financeiros supervenientes favoráveis à STCP, independentemente da origem ou causa desses benefícios.

2) Para efeitos do disposto na presente Cláusula, existe sobrecompensação se a rentabilidade efetiva da concessão, medida através do *capital cash flow* real, ultrapassar a taxa de retorno exigida de 7,00%, de que resultaria um VAL positivo.

- 3) A STCP, nos termos previstos nas Cláusulas 50.^a e seguintes, notifica os Municípios perante a deteção de uma situação de sobrecompensação e promove o correspondente ajustamento devido podendo os Municípios pronunciar-se caso queiram.
- 4) O pagamento do ajustamento da compensação pode efetuar-se através da dedução do valor em causa a quaisquer transferências devidas à STCP.
- 5) O procedimento, os meios, os efeitos e os termos do ajustamento da transferência previstos na presente Cláusula devem observar o disposto na legislação aplicável, em especial no Regulamento (CE) n.º 1370/2007.

Cláusula 65.^a Reposição do equilíbrio financeiro

- 1) A STCP apenas tem direito à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato nos casos legalmente impostos e nos expressamente previstos noutras Cláusulas do Contrato.
- 2) A determinação das consequências do exercício do direito à reposição do equilíbrio financeiro é feita nos termos previstos no Contrato e no Código dos Contratos Públicos.

Cláusula 66.^a Partilha de benefícios

Sem prejuízo da obrigação de eliminar situações de sobrecompensação referida na Cláusula 64.^a e do disposto no artigo 341.º do Código dos Contratos Públicos, os Municípios têm direito, designadamente nos termos do artigo 30.º do RJSPTP, à partilha dos benefícios da exploração de serviços públicos obtidos pela STCP, no caso de ocorrerem:

- a) Modificações unilaterais das condições do Contrato pelos Municípios com efeito económico favorável à STCP;
- b) Alterações legislativas de carácter específico, que tenham impacto direto favorável sobre os gastos e/ou rendimentos da STCP relativos às atividades objeto do Contrato; ou
- c) Outras situações identificadas na lei.

CAPÍTULO VIII - MODIFICAÇÕES OBJETIVAS E SUBJETIVAS

Cláusula 67.^a Modificação objetiva do Contrato determinada pelos Municípios

- 1) Sem prejuízo das alterações ao Serviço Público contratualmente previstas, nomeadamente nas Cláusulas 9.ª a 12.ª, durante a execução do Contrato os Municípios podem determinar à STCP as modificações objetivas ao Contrato previstas no número seguinte, as quais ficam sujeitas ao disposto na presente Cláusula, na Cláusula 50.ª e ao disposto na lei.
- 2) Os Municípios podem determinar, mediante modificação objetiva do Contrato, a alteração aos Serviços Públicos de Âmbito Municipal ou Intermunicipal explorado por meio de Sistema BRT ou por meio de autocarro previstos no presente Contrato da qual resulte um acréscimo ou decréscimo que exceda 5 % (cinco por cento) da produção quilométrica prevista nos respetivos Planos de Rede e Oferta para a duração remanescente do(s) Ano(s) Contratual(is) para os Municípios que determinem a modificação, de acordo com os valores indicados nos Apêndices 1 a 3 do Anexo 1 (Rede).
- 3) A modificação objetiva do Contrato nos termos da presente Cláusula consiste em evento gerador de direito da STCP à reposição do equilíbrio financeiro do Contrato, nos termos do disposto no número seguinte, nos artigos 282.º e 311.º e seguintes do Código dos Contratos Públicos e na Cláusula 65.ª.
- 4) A reposição do equilíbrio financeiro do Contrato a que se refere o número anterior é efetuada obrigatória e exclusivamente através da assunção, pelo(s) Município(s) que determinou(aram) a respetiva modificação, nos termos do disposto na Cláusula 50.ª, do dever de prestar à STCP o valor correspondente ao decréscimo das receitas esperadas e ou ao agravamento dos encargos previstos com a execução do Contrato, não podendo em qualquer circunstância ser efetuada mediante prorrogação do prazo do Contrato, nem revisão de tarifas ou preços, nem pela revisão dos investimentos ou custos a suportar pela STCP.
- 5) A STCP fica obrigada a executar o Contrato nos termos resultantes da modificação contratual que lhe for determinada, sem prejuízo do disposto no número seguinte.
- 6) O ato de determinação da modificação objetiva do Contrato apenas produz efeitos após o pagamento pelo(s) Município(s) em causa à STCP da compensação prevista na presente Cláusula, sem prejuízo de o mesmo poder ser diferido no tempo com a expressa concordância da STCP.

Cláusula 68.ª

Cessão de posição contratual da STCP

A STCP não pode ceder, alienar, ou por qualquer outro modo onerar, no total ou parcialmente, as suas posições jurídicas no Contrato ou realizar qualquer negócio jurídico, oneroso ou gratuito, com efeitos práticos iguais ou semelhantes.

Cláusula 69.ª

Subcontratação

- 1) A STCP pode subcontratar, nos termos legais, a exploração de até 33% (trinta e três por cento) do número anual global de veículos.km comerciais de cada um dos Serviços Públicos prestados por meio de Sistema BRT e por meio de autocarro, sendo o valor de produção de cada Serviço independente entre si.

- 2) Tendo em conta o disposto no n.º 7 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, a STCP pode solicitar, de forma fundamentada, aos Municípios autorização para subcontratar mais de 33% (trinta e três por cento) do número anual global de veículos.km comerciais de cada um dos Serviços Públicos.
- 3) A subcontratação da exploração de parte do Serviço Público deverá ser comunicada pela STCP aos Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes, reservando-se estes o direito de ordenar a substituição de qualquer uma das entidades subcontratadas, nomeadamente em caso de comprovada incompetência ou negligência no exercício das suas funções, comportamentos graves, ou ainda caso estas estejam legalmente impedidas de contratar com entidades públicas.
- 4) A STCP obriga-se a incluir nos contratos de subcontratação que celebre todas as condições e obrigações aplicáveis à exploração do Serviço Público, nos termos do presente Contrato, bem como a inoponibilidade aos Municípios de quaisquer pretensões, exceções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais estabelecidas entre a STCP e as entidades subcontratadas.
- 5) A STCP, nos subcontratos a celebrar com terceiros, deve assegurar que:
- a) As entidades subcontratadas ficam vinculadas, no que respeita às atividades subcontratadas, na mesma medida em que a STCP está ao abrigo do Contrato, incluindo, a sujeição aos mesmos Indicadores de avaliação do desempenho;
 - b) São previstos mecanismos que permitam à STCP refletir nesses subcontratos as vicissitudes modificativas e extintivas do Contrato;
 - c) Todos os profissionais que prestem serviços ao abrigo dos subcontratos possuem as qualificações, experiência e as competências adequadas à atividade que se propõem desenvolver, respeitando nomeadamente o disposto na Cláusula 28.ª;
 - d) A entidade subcontratada está devidamente habilitada para o exercício das atividades subcontratadas e não está em qualquer situação de impedimento prevista no artigo 55.º do Código dos Contratos Públicos;
 - e) A entidade subcontratada respeita as obrigações aplicáveis em matéria ambiental, de segurança, social e laboral estabelecidas pelo direito comunitário, pelo direito nacional, por convenções coletivas ou pelas disposições de direito internacional aplicáveis;
 - f) A STCP tem o direito de resolver o subcontrato no caso de os Municípios ordenarem a substituição de qualquer pessoa ou entidade subcontratada;
 - g) Os Municípios, ou qualquer outra entidade por estes designada, têm a faculdade de, em caso de cessação, por qualquer causa, do Contrato, suceder na posição jurídica da STCP; e
 - h) A entidade subcontratada obriga-se a facultar aos Municípios, ou a qualquer pessoa por estes nomeada e devidamente credenciada, livre acesso a registos, estatísticas e documentos relativos às instalações e atividades objeto do subcontrato, em termos equivalentes aos aplicáveis à STCP.

CAPÍTULO IX - INCUMPRIMENTO E FORÇA MAIOR

Cláusula 70.^a

Princípio geral de responsabilidade

- 1) A STCP, ainda que em caso de subcontratação, é a única e direta responsável pelo pontual e perfeito cumprimento das obrigações relacionadas com a exploração do Serviço Público decorrentes de normas legais, regulamentos ou disposições administrativas que, em cada momento, lhe sejam aplicáveis, não podendo opor aos Municípios qualquer contrato ou relação com terceiros para exclusão ou limitação dessa responsabilidade.
- 2) A STCP responde, nos termos da lei geral, por quaisquer prejuízos causados na exploração do Serviço Público, pela culpa ou pelo risco, não sendo assumido pelos Municípios qualquer tipo de responsabilidade neste âmbito.
- 3) A STCP responde, ainda, nos termos gerais da relação comitente-comissário, pelos prejuízos causados por atos ou omissões das pessoas e entidades a que tenha recorrido, seja a que título for, para o cumprimento do Contrato.
- 4) A STCP é ainda responsável pelo cumprimento de todas as obrigações acessórias do Contrato, designadamente os deveres de cuidado, de informação, de sigilo e, em geral, todos os que sejam instrumentais à execução das obrigações principais ainda que executadas por subcontratados.
- 5) A responsabilidade da STCP implica serem da sua conta quaisquer despesas incorridas por ou exigidas aos Municípios por inobservância de disposições legais ou contratuais cujo cumprimento incumba à STCP.

Cláusula 71.^a

Mora, cumprimento defeituoso e incumprimento definitivo

- 1) Se a STCP cumprir defeituosamente qualquer das suas obrigações contratuais por facto que lhe seja imputável ou não as cumprir de forma pontual, os Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.^a e seguintes, notificam-na para, dentro de um prazo razoável, cumprir correta e atempadamente as obrigações em falta e repor a normalidade da situação.
- 2) Findo o prazo referido no número anterior sem que a STCP tenha sanado o incumprimento e/ou agido em conformidade com o disposto na notificação dos Municípios, estes podem, mediante mera notificação àquela e independentemente de qualquer outra formalidade:
 - a) Optar por substituir-se à STCP, promovendo, a expensas desta, o desenvolvimento, diretamente ou por intermédio de terceiro, das atividades concedidas não executadas; ou
 - b) Considerar o incumprimento como definitivo e resolver o Contrato nos termos da Cláusula 77.^a.

3) O disposto nos números anteriores não invalida nem impede a aplicação pelos Municípios das sanções previstas nas Cláusulas 71.^a a 73.^a, nem qualquer outro direito de natureza indemnizatória nos termos gerais de direito.

Cláusula 72.^a Sanções contratuais pecuniárias

1) Sem prejuízo da possibilidade de sequestro, resgate e resolução sancionatória do Contrato nos termos do artigo 333.^o do Código dos Contratos Públicos, os Municípios, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.^a e seguintes, podem, com observância das regras previstas nos artigos 325.^o e 329.^o do Código dos Contratos Públicos e no artigo 45.^o do RJSPTP, aplicar sanções contratuais pecuniárias em caso de incumprimento pela STCP das suas obrigações, incluindo as resultantes de determinações dos Municípios emitidas nos termos da lei ou do Contrato.

2) Na aplicação de sanções pecuniárias e ou não pecuniárias à STCP, os Municípios atuam, nos termos da lei, segundo um princípio de proporcionalidade e baseia-se em critérios de razoabilidade que ponderem, na escolha da sanção a aplicar, a gravidade e/ou reiteração do comportamento a sancionar.

3) Os incumprimentos da STCP, para efeitos da presente Cláusula, classificam-se em leves, graves e muito graves.

4) Considera-se violação leve de disposições do presente Contrato, sancionável com multa contratual pecuniária € 50 (cinquenta euros) a € 1.000 (mil euros), sem prejuízo de outras previstas no presente Contrato, qualquer das seguintes situações:

- a) Não manter em perfeitas condições de higiene e limpeza todos os bens afetos ao serviço, com exclusão daqueles bens cuja responsabilidade de Manutenção não cabe à STCP nos termos do Contrato;
- b) A ausência ou incorreção na higiene ou decoro dos funcionários da STCP que tenham contacto direto com os Passageiros;
- c) A falta de consideração, respeito ou amabilidade, para com o público por parte dos funcionários da STCP;
- d) Descuidar o estado de conservação dos meios de comunicação utilizados para disponibilizar e divulgar aos Passageiros as informações legal ou contratualmente exigidas;
- e) Atraso até 10 (dez) dias no fornecimento aos Municípios de documentos, dados ou informações obrigatórios nos termos do Contrato e dos respetivos anexos, ou daqueles solicitados pelos Municípios;
- f) Conduta inadequada dos funcionários censurável nos termos do disposto no Regulamento de Exploração, na sua relação com os Passageiros e os Municípios, sendo cada evento reportado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- g) Incumprimento da obrigação de disponibilização de um serviço de atendimento ao Passageiro,

por correio eletrónico e por telefone, nos termos previstos no Contrato, sendo cada período de até 60 (sessenta) minutos de incumprimento, ainda que incompleto, considerado como uma infração sancionável autonomamente;

- h) Indisponibilidade de utilização e/ou pleno funcionamento do Website por um período de tempo superior a 1 (um) dia, sendo cada período de 1 (um) dia, ainda que incompleto, de incumprimento considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- i) Ausência e/ou desatualização da informação que deve estar presente no Website sobre o Serviço Público, por um período de tempo superior a 1 (um) dia, sendo cada período de 1 (um) dia, ainda que incompleto, de incumprimento considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- j) Ausência e/ou desatualização da informação que deve estar presente nos abrigos, rede de vendas, paragens, a bordo dos veículos e folhetos ou cartazes sobre o Serviço Público, por um período de tempo superior a 1 (um) dia, sendo cada período de 1 (um) dia, ainda que incompleto, de incumprimento considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- k) Todas as demais situações de incumprimento não tipificadas nas alíneas anteriores e nos n.ºs 5 e 6 e que resultem de um comportamento de culpa leve por parte da STCP, seu funcionário ou agente.

5) Considera-se violação grave de disposições do presente Contrato, sancionável com multa contratual pecuniária € 1.000 (mil euros) a € 3.000 (três mil euros), sem prejuízo de outras previstas no presente Contrato, qualquer das seguintes situações:

- a) Incumprimento da legislação em matéria de higiene e segurança no trabalho, segurança social e demais legislação aplicável às atividades concedidas, com exceção de outros casos especialmente previstos no Contrato, sendo cada dia após a comunicação do incumprimento, ainda que incompleto, de mora considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- b) Manter, por um período de tempo superior a 4 (quatro) horas, um veículo do Material Circulante em serviço com algum Material Embarcado avariado, que impacte na operação ou na receita, sendo cada período de até 120 (cento e vinte) minutos de incumprimento considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- c) Violação do Plano de Rede e Oferta, com exceção de outros casos especialmente previstos no Contrato, sendo cada dia, ainda que incompleto, de incumprimento, considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- d) Qualquer obstrução ao trabalho de inspeção dos Municípios ou de outras autoridades competentes, sendo cada dia, ainda que incompleto, de atraso causado a trabalhos de inspeção considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- e) Incumprimento das regras respeitantes à comunicação das alterações e anomalias que ponham em causa o regular e bom funcionamento do serviço, sendo cada dia, ainda que incompleto, de mora considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;

- f) Desvios do itinerário estabelecido na Rede e/ou no Plano de Rede e Oferta sem causa justificada, por cada Viagem, sendo cada desvio, ainda que incompleto, considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- g) Utilização do Material Circulante em inadequado estado de manutenção, sendo cada caso singular reportado com procedência considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- h) Atraso superior a 10 (dez) dias, mas inferior ou igual a 20 (vinte) dias, no fornecimento de documentos, dados ou informações obrigatórios nos termos do Contrato e dos respectivos anexos, ou daqueles solicitados pelos Municípios, sendo cada dia, ainda que incompleto, de mora que ultrapassa o limite de 10 (dez) dias, após a solicitação de documentos ou informação obrigatória, considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- i) Incumprimento de qualquer uma das obrigações de informação contábilística e financeira previstas no Contrato, sendo cada dia, ainda que incompleto, de mora considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- j) Falta de contratação ou renovação de qualquer das apólices de seguro que a STCP se encontre obrigada a subscrever, assim como o incumprimento das obrigações relativas a estas apólices, sendo cada dia, ainda que incompleto, de mora considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- k) Incumprimento das indicações e/ou instruções dos Municípios emitidas nos termos da lei ou do Contrato, com exceção de outros casos especialmente previstos no Contrato, quando aplicáveis, sendo cada dia, ainda que incompleto, de mora considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- l) Incumprimento, total ou parcial, pela STCP, das obrigações estipuladas no Código dos Contratos Públicos, sendo cada dia, ainda que incompleto, de mora considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- m) Atraso no cumprimento dos prazos expressamente estabelecidos no Contrato ou impostos por qualquer disposição legal ou regulamentar, ou decisão administrativa, quando tal atraso for superior a 5 (cinco) dias ou se prolongue por mais de metade do prazo estabelecido para o cumprimento, com exceção de outros casos especialmente previstos no Contrato, sendo cada dia, ainda que incompleto, de mora que ultrapassa este último limite considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- n) Prática reiterada de infrações leves, nos termos do número anterior, pela STCP, considerando-se como tal a ocorrência de 3 (três) situações da mesma natureza no mesmo período de 30 (trinta) dias;
- o) Todas as demais situações de incumprimento não tipificadas nas alíneas anteriores e nos n.ºs 4 e 6 que resultem de um comportamento de negligência grosseira por parte da STCP, seu funcionário ou agente.

6) Considera-se violação muito grave de disposições do presente Contrato, sancionável com multa contratual pecuniária de € 4.000 (quatro mil euros) a € 10.000 (dez mil euros), aquelas cujo resultado seja suscetível de interferir, diminuir ou prejudicar a continuidade, universalidade, disponibilidade ou qualidade do Serviço Público, bem como, sem prejuízo de outras previstas no presente Contrato, qualquer das seguintes situações:

- a) Falta de obtenção, manutenção, renovação ou reposição das licenças e autorizações necessárias à Operação, sendo cada dia, ainda que incompleto, de mora, considerada como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- b) Falta de obtenção prévia da autorização expressa dos Municípios para a prática de atos que, nos termos da lei ou do Contrato, depende da tal autorização, sendo cada dia, ainda que incompleto, de exercício da atividade sem autorização considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- c) Prática de Tarifários ou emissão de Títulos de transporte diferentes dos definidos no Contrato e no Anexo 7 (Títulos, Zonamento e Tarifas) ou em desconformidade com o disposto neste Anexo ou na legislação ou regulamentos aplicáveis, sendo cada ato de cobrança irregular ou de emissão ilegítima de títulos de transporte considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- d) Não admissão da entrada em veículos do Serviço Público de qualquer Passageiro que reúna as condições para tal, sendo cada não admissão ilegítima considerada como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- e) Não pagamento de montantes devidos aos Municípios nos termos do Contrato, sendo cada dia, ainda que incompleto, de mora, considerado como um incumprimento contratual autonomamente sancionável;
- f) A subcontratação de serviços não devidamente autorizada pelos Municípios;
- g) Desobediência ilegítima das ordens de alteração do serviço e/ou de adaptação do serviço determinadas pelos Municípios ou por outras entidades competentes nos termos da lei ou do Contrato, sendo cada dia, de desobediência ilegítima, ainda que incompleto, considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- h) Atraso superior a 20 (vinte) dias no fornecimento de documentos, dados ou informações obrigatórias nos termos do Caderno de Encargos e dos respetivos anexos, ou daqueles solicitados pelos Municípios, sendo cada dia, ainda que incompleto, de mora que ultrapassa o limite de 10 (dez) dias após a comunicação da solicitação, considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- i) Falsificação de qualquer informação ou documentos que a STCP deva facultar aos Municípios ou a outras autoridades competentes;
- j) Utilização do Material Circulante em desconformidade com os requisitos legais ou as exigências

- técnicas definidas no Contrato, sendo cada dia de utilização desconforme de cada veículo do Material Circulante considerado como um incumprimento contratual sancionável;
- k) Não apresentação da documentação solicitada pelos Municípios necessária para a obtenção pelos Municípios de quaisquer subsídios e apoios financeiros no âmbito do objeto do Contrato;
- l) Incumprimento das regras de segurança rodoviária em vigor, sendo cada ato de incumprimento considerado como um incumprimento contratual sancionável autonomamente;
- m) Prática reiterada de incumprimentos contratuais graves pela STCP, considerando-se como tal a ocorrência de 3 (três) situações da mesma natureza no mesmo período de 30 (trinta) dias;
- n) Todas as demais situações de incumprimento não tipificadas nas alíneas anteriores e nos n.ºs 4 e 5 que resultem de um comportamento doloso por parte da STCP, seu funcionário ou agente.
- 7) Sem prejuízo da possibilidade de aplicação de multas pecuniárias ou não pecuniárias, caso a STCP incumpra, cumpra defeituosamente ou deixe de cumprir pontualmente qualquer das suas obrigações contratuais, os Municípios, se considerarem que o incumprimento em causa é suscetível de sanção, fixará um prazo adicional para que a STCP cumpra a obrigação em causa.
- 8) Se, dentro do prazo adicional previsto no número anterior, a STCP não der satisfação ao exigido, os Municípios poderão adotar as medidas necessárias à realização da prestação não cumprida, correndo todos os custos inerentes por conta da STCP.
- 9) A aplicação de sanções pecuniárias e/ou não pecuniárias previstas no Contrato, não prejudica a possibilidade de serem aplicadas outras sanções, designadamente a resolução do Contrato, nem isenta a STCP da responsabilidade criminal, contraordenacional e civil a que eventualmente haja lugar, ou exclui a fiscalização, controlo e poder sancionatório que decorram da lei ou de regulamento.
- 10) O período relevante para a aferição de incumprimentos é coincidente com o período de reporte e recolha de dados, independentemente de se fixar o momento da aplicação de sanções numa base anual, ou em período inferior, no sentido de evitar a diluição de quebras de serviços.
- 11) Para efeitos do disposto no presente Capítulo, constituem prova de mora, de cumprimento defeituoso ou de incumprimento definitivo, designadamente, as queixas ou reclamações apresentadas por múltiplos passageiros à STCP ou diretamente aos Municípios, respeitantes à mesma situação de incumprimento, bem como os resultados de ações de fiscalização ou auditorias previstas no Contrato, sem prejuízo do direito de audiência prévia da STCP, nos termos previstos na lei.
- 12) Sem que tal constitua um direito ou sequer uma legítima expectativa da STCP, os Municípios podem atenuar ou revogar, total ou parcialmente, qualquer sanção pecuniária aplicada, quando se vier a verificar que a situação de incumprimento foi totalmente recuperada dentro do prazo definido na notificação referida no n.º 1 da Cláusula anterior, e que o incumprimento não causou qualquer impacto significativo na realização das atividades incluídas no Contrato.
- 13) No caso de infrações leves, os Municípios podem, consoante a gravidade da infração, substituir a

9.1.2011



sanção contratual pecuniária pela sanção de simples advertência.

14) Os montantes referidos na presente Cláusula são automaticamente atualizados em 1 (um) de janeiro de cada ano, de acordo com o fator de atualização do índice de preços do consumidor, sem habitação, publicado pela Instituto Nacional de Estatística, relativo ao ano anterior.

Cláusula 73.^a Sanções pecuniárias compulsórias

1) Os Municípios podem optar, se as circunstâncias do incumprimento o aconselharem, designadamente em função do benefício económico que possa ser obtido pela STCP com o incumprimento, mora e/ou cumprimento defeituoso, pela fixação de uma sanção pecuniária diária, cujo montante variará entre um mínimo de €50 (cinquenta euros) e um máximo de €10.000 (dez mil euros), por cada situação de incumprimento.

2) Os montantes referidos na presente Cláusula são automaticamente atualizados em 1 (um) de janeiro de cada ano, de acordo com o fator de atualização do índice de preços do consumidor, sem habitação, publicado pela Instituto Nacional de Estatística, relativo ao ano anterior.

3) A aplicação de quaisquer sanções pecuniárias está sujeita à audiência prévia da STCP, nos termos previstos na lei.

4) O valor máximo acumulado de sanções pecuniárias aplicáveis à STCP durante a duração do Contrato é de €500.000 (quinhentos mil euros).

Cláusula 74.^a Força maior

1) Para todos os efeitos do Contrato, apenas se consideram de força maior os eventos imprevisíveis e inevitáveis, exteriores às Partes e independentes da sua vontade ou atuação, ainda que indiretos, e que estas não pudessem conhecer ou prever à data da celebração do Contrato, que não correspondam a riscos normais do Contrato, designadamente os indicados na Cláusula 58.^a, e que comprovadamente impeçam o pontual cumprimento das obrigações contratuais e cujos efeitos não sejam às Partes razoavelmente exigível contornar ou evitar.

2) Constituem casos de força maior, se se verificarem os pressupostos do número anterior, designadamente, tremores de terra, inundações, nevões, incêndios, pandemias, epidemias, sabotagens, embargos ou bloqueios internacionais, atos de guerra ou terrorismo, motins e greves.

3) Não constituem força maior, designadamente:

a) Circunstâncias que não constituam força maior para os subcontratados ou fornecedores da STCP, na parte em que intervenham.

- b) Determinações administrativas ou judiciais de natureza injuntiva, sancionatória ou não, ou de outra forma resultantes do incumprimento pela STCP de deveres ou ônus que sobre ela recaiam.
 - c) Manifestações populares devidas ao incumprimento pela STCP de normas legais, regulamentares ou do Contrato.
 - d) Incêndios ou inundações com origem nas instalações da STCP cuja causa ou propagação se deva ao incumprimento da STCP de normas de segurança.
 - e) Avarias nos equipamentos ou sistemas informáticos da STCP, não devidas a sabotagem, que não decorram dos fatores referidos no n.º 1.
 - f) Os serviços mínimos relativos a situações de greve, decretados nos termos da lei.
- 4) A STCP é responsável, para todos os efeitos do Contrato, pelos atos dos seus subcontratados, auxiliares ou fornecedores, como se por ela mesmo fossem praticados.
- 5) Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 7 e 8, a ocorrência de um caso de força maior terá por exclusivo efeito exonerar a STCP de responsabilidade pelo não cumprimento pontual das obrigações emergentes do Contrato, na estrita medida em que o seu cumprimento pontual e atempado tenha sido impedido em virtude da referida ocorrência; nos casos de impossibilidade de cumprimento se tornar definitiva ou de a manutenção do Contrato se revelar excessivamente onerosa, a ocorrência dará lugar à resolução do Contrato.
- 6) Perante a ocorrência de circunstâncias que possam consubstanciar eventos de força maior ao abrigo do disposto na presente Cláusula, a STCP fica obrigada a:
- a) Dar conhecimento imediato, por escrito, aos Municípios, da ocorrência do evento de força maior;
 - b) Fornecer, nos 5 (cinco) dias imediatamente subsequentes à comunicação a que se refere a alínea anterior, informação, tão detalhada quanto possível, relativamente às circunstâncias do evento de força maior, incluindo sobre a natureza e alcance das obrigações cujo cumprimento seja ou possa ser afetado, atrasado ou impedido por tais circunstâncias, as medidas e prazo julgados necessários para mitigar e remediar tal situação de força maior e as suas consequências;
 - c) Complementar e atualizar a informação referida na alínea anterior sempre que tenha conhecimento de dados novos que sejam relevantes para a análise ou resolução do evento de força maior;
 - d) Adotar diligentemente todas as medidas ao seu dispor que permitam mitigar todos os efeitos causados na Operação pelo evento de força maior; e
 - e) Retomar o cumprimento integral das suas obrigações logo que tal se mostre possível, designadamente, logo que cesse o evento e/ou efeitos do evento de força maior.
- 7) Se, por força do disposto nos números precedentes, a STCP ficar exonerada do cumprimento de qualquer das suas obrigações contratuais por um período contínuo superior a 3 (três) meses, considera-se que a impossibilidade de cumprimento se tornou definitiva e os Municípios terão direito a resolver o Contrato.

D. F. Silva

73

8) Sempre que algum caso de força maior corresponda, ao tempo da sua verificação, a um risco segurável, por apólices comercialmente aceitáveis, e independentemente de a STCP as ter efetivamente contratado, ou de ter ou não a obrigação de as contratar ao abrigo do Contrato, aplicar-se-á o seguinte:

- a) A STCP não ficará exonerada do cumprimento pontual e atempado da obrigação na medida em que aquele cumprimento se tornasse possível em virtude do recebimento de indemnização nos termos da apólice em causa;
- b) Haverá lugar à resolução do Contrato quando, apesar do recebimento da indemnização nos termos da apólice em causa, a impossibilidade de cumprimento das obrigações emergentes do Contrato seja definitiva.

9) Para efeito da aplicação da exceção prevista no número anterior, os Municípios terão que demonstrar perante a STCP que o risco em causa era já segurável por, pelo menos, duas seguradoras estabelecidas em Portugal e por apólices comercialmente aceitáveis, comercializadas há mais de 1 (um) ano sobre a data da ocorrência.

10) Ficarão excluídos da previsão do n.º 8 os casos de força maior relativos a guerra, hostilidades, invasão, tumultos, rebelião, terrorismo, explosão nuclear e contaminação radioativa ou química, ainda que correspondam a riscos seguráveis por apólices comercialmente aceitáveis.

11) Em caso de greve dos seus trabalhadores, a STCP obriga-se a disponibilizar os serviços mínimos que sejam fixados nos termos legais, ficando exonerada relativamente ao cumprimento exato e pontual dos restantes serviços a que reporta o presente Contrato.

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO E EXTINÇÃO DO CONTRATO

Cláusula 75.ª Sequestro

1) Caso se verifique ou esteja iminente o incumprimento grave pela STCP de obrigações contratuais, os Municípios podem, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes, mediante sequestro, assumir o exercício das atividades objeto do presente Contrato, adotando todas e quaisquer medidas que repute necessárias para a normalização da situação, nos termos da lei.

2) Ao sequestro exercido nos termos do número anterior aplica-se o disposto no artigo 421.º do Código dos Contratos Públicos.

Cláusula 76.ª Extinção do Contrato

Para além de outros fundamentos na lei ou no Contrato, o Contrato extingue-se nos casos previstos nas

Cláusulas seguintes.

Cláusula 77.ª **Resolução pelos Municípios**

- 1) Os Municípios podem, nos termos do disposto nas Cláusulas 50.ª e seguintes, resolver unilateralmente o Contrato, de forma total ou parcial, quando ocorra qualquer dos factos seguintes:
 - a) Incumprimento grave e reiterado por parte da STCP das obrigações legais, regulamentares ou decorrentes do presente Contrato a que está obrigado a cumprir;
 - b) Violação muito grave de disposições do presente Contrato, nos termos da Cláusula 72.ª, n.º 9;
 - c) A STCP se apresente a processo de insolvência ou esta seja declarada por tribunal e não exista decisão de recuperação;
 - d) Se a STCP ceder a respetiva posição contratual a terceiro ou celebrar qualquer subcontrato em violação do disposto no presente Contrato;
 - e) Exercício, pela STCP, de prática fraudulenta que lese o interesse público;
 - f) Situação de força maior, nos termos previstos no n.º 5 da Cláusula 74.ª;
 - g) Demais situações expressamente previstas no Contrato.
- 2) Sem prejuízo do disposto no número seguinte e salvo disposição em contrário no Contrato, a resolução do Contrato prevista na presente Cláusula carece de ser realizada por todos os Municípios conjunta e unanimemente, no respeito pelo disposto na Cláusula 50.ª e no Contrato Interadministrativo constante do Anexo 8 (Contrato Interadministrativo), não podendo nenhum Município resolver individualmente o Contrato, de forma parcial ou total.
- 3) A resolução do Contrato na parte respeitante ao Serviço Público de Âmbito Municipal no Município do Porto explorado por meio de Sistema BRT é realizada livre, isolada e exclusivamente pelo Município do Porto, no respeito pelo disposto na Cláusula 50.ª e no Contrato Interadministrativo constante do Anexo 8 (Contrato Interadministrativo).
- 4) A resolução do Contrato é efetuada por declaração escrita expedida por carta registada com aviso de receção e produz efeitos a partir da data da sua receção.
- 5) A resolução prevista na presente Cláusula não gera junto da STCP o direito a qualquer compensação financeira, salvo nas situações previstas na alínea g) do n.º 1, em que se aplica o regime compensatório contratualmente aplicável.
- 6) Em caso de resolução do Contrato pelos Municípios, a STCP será inteiramente responsável pela cessação dos efeitos de quaisquer Contratos ou subcontratos de que seja parte, não assumindo os Municípios qualquer responsabilidade nessa matéria, a menos que este expressamente manifeste a vontade de ocupar a posição contratual da STCP.

Cláusula 78.ª

Resolução pelos Municípios com fundamento em interesse público

1) A resolução do Contrato por um Município com fundamento em razões de interesse público ou na alteração anormal e imprevisível das circunstâncias, previstas nos artigos 334.º e 335.º do Código dos Contratos Públicos, apenas produz efeitos após o pagamento pelo Município em causa à STCP da indemnização prevista na presente Cláusula.

2) A indemnização prevista no número anterior corresponde aos danos emergentes e aos lucros cessantes, devendo quanto a estes ser deduzido o benefício que resulte da antecipação dos ganhos previstos; os danos emergentes e os lucros cessantes abrangem, pelo menos, os montantes relativos a:

- a) Valor dos investimentos em infraestruturas afetas ao Serviço Público explorado no território do Município em causa, ainda não reintegrado, ainda que da propriedade da STCP;
- b) Valor dos veículos, equipamentos e outros bens total ou parcialmente afetos ao Serviço Público explorado no território do Município em causa e que não terão utilização após a resolução pelo Município, ainda que da propriedade da STCP;
- c) Importâncias que tenham sido pagas pela STCP, a qualquer título, em benefício do Município em causa, acrescidas dos respetivos encargos financeiros associados, na parte em que não tenham sido recuperadas pelas tarifas;
- d) Eventuais indemnizações por rescisão dos contratos de trabalho dos trabalhadores motivada pela resolução pelo Município;
- e) Danos emergentes por rescisão, suspensão, redução ou incumprimento de contratos em vigor, designadamente de locação financeira, de financiamento, de empreitada, de prestação de serviços, ou de aquisição ou fornecimento de bens;
- f) Lucros cessantes fixados, pelo menos, no montante necessário para que a taxa interna de rentabilidade do projeto, após a resolução do Município em causa e em resultado da mesma, se mantenha no valor originalmente contratado pelas Partes, conforme expresso no Anexo 10 (Compensações por Obrigações de Serviço Público).

3) O montante da indemnização prevista nos números anteriores é calculado pela STCP e validado por entidade independente, a aprovar por todos os Municípios sob proposta da STCP; na ausência de consenso entre todos os Municípios, a entidade independente será indicada pelo Município do Porto.

4) As Partes desde já declaram aceitar o montante de indemnização que vier a ser calculado e validado, respetivamente pela STCP e pela entidade independente, em resultado da aplicação da metodologia e pressupostos indicados no número anterior.

5) O pedido da indemnização prevista na presente Cláusula deve ser apresentado ao Município em causa, com conhecimento aos demais Municípios, acompanhado dos respetivos elementos justificativos, com a indicação que deve proceder ao seu pagamento num prazo máximo de 90 (noventa) dias.

6) Decorrido o prazo de 90 (noventa) dias sem que o Município proceda ao pagamento da indemnização, a STCP deve proceder à atualização do cálculo do montante de indemnização, submetendo-o novamente à validação da entidade independente, e enviando o pedido de pagamento previsto no número anterior, repetindo-se o procedimento até que ocorra o efetivo e integral pagamento da indemnização devida.

7) O pagamento da indemnização nos termos da presente Cláusula abrange todos os efeitos produzidos desde a data da ocorrência dos factos que lhe dão origem e de que aquele pagamento é consequência, sendo única, completa e final para todo o período de duração do Contrato.

8) A resolução do Contrato ao abrigo da presente Cláusula determina a devolução das infraestruturas, equipamentos ou outros bens do Município em causa a esse Município, nos termos da Cláusula 81.ª.

Cláusula 79.ª Resolução pela STCP

1) A STCP pode resolver total ou parcialmente o Contrato nos termos dos artigos 332.º e 338.º do Código dos Contratos Públicos.

2) Sem prejuízo do disposto na lei, a STCP não pode interromper ou suspender o cumprimento das suas obrigações até à efetiva resolução do Contrato nos termos do número anterior, comprometendo-se ainda a prestar todo o auxílio que lhe seja solicitado pelos Municípios relativamente à transição das atividades incluídas no Contrato para outra entidade, uma vez extinto o Contrato.

Cláusula 80.ª Caducidade

O Contrato caduca no termo da sua duração, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre as Partes, sem prejuízo dos efeitos das disposições que, pela sua natureza ou pela sua letra, se destinem a perdurar para além daquela data.

Cláusula 81.ª Efeitos da extinção do Contrato

É aplicável à extinção do Contrato e à produção dos respetivos efeitos o disposto no Código dos Contratos Públicos.

CAPÍTULO XI - DURAÇÃO E FASES DE EXECUÇÃO DO CONTRATO

Cláusula 82.ª Produção de efeitos e duração do Contrato

J. Aní
[assinatura]
[assinatura]
[assinatura]
77

- 1) O Contrato produz efeitos desde as 00h00m da Data de Produção de Efeitos até às 23h59m do último dia do Período de Exploração.
- 2) Contrato tem as seguintes fases, nos termos das Cláusulas seguintes:
 - a) Período de Transição Inicial: desde as 00h00m da Data de Produção de Efeitos até às 23h59m do último dia do mês seguinte ao da Data de Produção de Efeitos;
 - b) Período de Exploração: inicia-se às 00h00m do dia seguinte ao do termo do Período de Transição Inicial e tem a duração de 10 (dez) anos.

Cláusula 83.ª *Período de transição inicial*

- 1) Na data de início da vigência do Contrato inicia-se um Período de Transição Inicial, durante o qual a STCP não assume obrigações de Operação e Manutenção e deve obter, caso ainda não tenha obtido, todas as licenças e autorizações necessárias para o exercício das atividades concedidas, assim como ultimar o desenvolvimento de todas as ações de preparação da sua estrutura (incluindo, entre outros, a instalação do Sistema de Bilhética e do Sistema de Apoio à Exploração) que se mostrem adequadas ou necessárias para assumir integralmente a execução do Contrato no Período de Exploração a que se refere a Cláusula seguinte.
- 2) No caso de a STCP não reunir, findo o Período de Transição Inicial, as condições necessárias para a assunção plena de todas as obrigações do Contrato por facto que não lhe seja imputável, a STCP deve informar imediatamente os Municípios, podendo este, tendo em conta a informação fundamentada prestada, conceder-lhe um prazo adicional para a conclusão das diligências em falta.

Cláusula 84.ª *Período de exploração*

- 1) No final do Período de Transição Inicial, inicia-se o Período de Exploração, durante o qual o Contrato produz a plenitude dos seus efeitos, que termina na data em que cessar o Contrato, qualquer que seja a causa.
- 2) Durante o Período de Exploração, a STCP deve cumprir integralmente todas as obrigações do Contrato, não sendo admitida qualquer interrupção ou quebra de continuidade nas atividades incluídas no Contrato, salvo situações especialmente previstas na lei ou no Contrato.

CAPÍTULO XII - DISPOSIÇÕES FINAIS

Cláusula 85.ª *Contagem dos prazos*

Salvo quando expressamente previsto em sentido contrário, os prazos previstos no presente Contrato contam-se em dias seguidos de calendário, sendo aplicável o disposto no artigo 471.º do Código dos Contratos Públicos.

Cláusula 86.ª **Normas aplicáveis ao contrato e sua interpretação**

- 1) O Contrato é regulado pela legislação portuguesa e europeia aplicável, ficando sujeito, designadamente:
 - a) Ao RJSPTP.
 - b) Ao Regulamento (CE) n.º 1370/2007 Regulamento (CE) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos ferroviário e rodoviário de passageiros, alterado pelo Regulamento (UE) 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016.
 - c) Ao RJAEL.
 - d) Ao Código dos Contratos Públicos.
 - e) Ao Código do Procedimento Administrativo.
- 2) As referências feitas no presente Contrato a normas legais ou regulamentares devem também ser entendidas como referências às normas que as substituam ou modifiquem.
- 3) Em tudo o que não se encontrar expressamente regulado no presente Contrato, aplica-se o disposto na legislação nacional e comunitária aplicável ao mesmo.
- 4) Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, na interpretação e na integração do regime aplicável ao Contrato, prevalece o interesse público na boa execução das obrigações da STCP e na manutenção do serviço público de transporte objeto do Contrato em funcionamento ininterrupto de acordo com a natureza do Serviço Público e os padrões definidos no Contrato.

Cláusula 87.ª **Interpretação e integração**

- 1) Os anexos ao Contrato fazem dele parte integrante para todos os efeitos legais e contratuais, devendo as disposições pertinentes dos seus documentos ser consideradas na interpretação, integração ou aplicação das demais regras contratuais.
- 2) Sem prejuízo do disposto no número anterior, em caso de divergência entre o clausulado do Contrato e os respetivos Anexos ou Apêndices, atende-se, em primeiro lugar, ao estabelecido no Contrato e em segundo lugar ao estabelecido nos Anexos, ignorando-se, apenas para este efeito e na medida do necessário, aquele que seja objeto de divergência.
- 3) As epígrafes dos Capítulos, Secções e Cláusulas do Contrato foram incluídas por razões de mera

J. Pinheiro
[assinatura]
[assinatura]
[assinatura]
[assinatura]

[assinatura]

conveniência, não fazendo parte da regulação a aplicar às relações contratuais, nem constituindo suporte para a interpretação ou integração do Contrato.

4) As remissões ao longo das Cláusulas do Contrato para outras Cláusulas, alíneas, números ou anexos, e salvo se do contexto resultar sentido diferente, são efetuadas para Cláusulas, números, alíneas ou anexos do próprio Contrato.

5) Não sendo possível resolver as contradições de acordo com os números anteriores, aplicar-se-ão as regras legais supletivas.

6) Em caso de dúvida sobre a interpretação das regras aplicáveis à execução do Contrato, a STCP deve solicitar, por escrito, o devido esclarecimento aos Municípios.

7) Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, as dúvidas na interpretação e integração do regime aplicável ao Contrato são sempre resolvidas com base na prevalência do interesse público, na boa execução das obrigações da STCP e no regular e ininterrupto funcionamento do Serviço Público.

Cláusula 88.ª *Invalidade parcial*

Se alguma das Cláusulas do Contrato vier a ser considerada inválida ou ineficaz, tal não afeta a validade do restante clausulado contratual que se manterá plenamente em vigor, devendo as Partes, se necessário, procurar, por acordo e no imediato, modificar ou substituir a ou as cláusulas inválidas ou ineficazes por outras.

Cláusula 89.ª *Litígios entre Municípios e a STCP*

As Partes manifestam o seu empenho no bom relacionamento entre si, e acordam que, constatada por qualquer uma delas a existência de um litígio ou diferendo relativo à interpretação, integração, aplicação, execução ou cumprimento do presente Contrato, bem como relativamente à respetiva validade, ou à necessidade de precisar, completar ou atualizar o seu conteúdo, ou ainda relativamente a atos administrativos referentes à execução do Contrato, será o mesmo, em primeiro lugar, objeto de uma tentativa de resolução amigável.

Cláusula 90.ª *Gestor do Contrato*

1) Nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 290.º-A do Código dos Contratos Públicos, a fiscalização e acompanhamento da execução do Contrato incumbe ao Gestor do Contrato, o qual é designado pelo Município do Porto e que representa todos os Municípios nos termos previstos no Contrato, ficando desde já nomeado como Gestor Principal José Pedro Cardoso Brandão e Pinto Ferreira, Chefe de Divisão da Divisão Municipal de Planeamento da Mobilidade e como Gestor Substituto João Paulo da Silva

Carvalho, Técnico Superior da Divisão Municipal de Planeamento da Mobilidade, conforme despacho de nomeação NUD/813596/2024/CMP.

2) Nos termos do artigo 290.º-A do Código dos Contratos Públicos, para efeitos de fiscalização e acompanhamento da execução do Contrato, a STCP nomeia Gestor do Contrato Sérgio Diogo Gonçalves Santiago, Técnico Licenciado responsável pelo Departamento de Planeamento de Rede, que o representa nos termos previstos no Contrato e no seu despacho de nomeação.

3) O Gestor do Contrato tem, entre outras indicadas no seu despacho de nomeação e no Contrato, as seguintes competências:

- a) Verificar o cumprimento das obrigações principais, acessórias e complementares do Cocontratante;
- b) Assegurar a ligação quotidiana entre as Partes;
- c) Elaborar relatórios a remeter à respetiva Parte, com a periodicidade por esta indicada, sobre o desempenho do Contrato;
- d) Acompanhar a realização de inspeções e auditorias.

4) No desempenho das suas funções, o Gestor do Contrato dos Municípios tem direito de acesso, irrestrito e permanente, a toda a documentação e a todos os registos relativos a quaisquer operações relacionadas com as atividades objeto do Contrato.

5) A STCP obriga-se a cooperar com o Gestor do Contrato dos Municípios na prossecução das atividades de acompanhamento que este tem a seu cargo, atuando de boa-fé e sem reservas, não podendo invocar o sigilo comercial como causa de rejeição de colaboração.

6) Sem prejuízo de outros deveres gerais decorrentes da legislação aplicável, a atividade de fiscalização levada a cabo pelo Gestor do Contrato dos Municípios deve respeitar a dignidade, integridade e reserva de intimidade da STCP e dos fiscalizados, a proteção de dados, guardar sigilo comercial, e causar os menores transtornos possíveis para o exercício das atividades que, concretamente, estejam em curso, no momento da fiscalização.

7) Os encargos com os ensaios, vistorias, exames ou quaisquer outras ações de controlo ou fiscalização correm por conta dos Municípios, caso se conclua pela inexistência de irregularidades ou incorreções, sendo suportados pela STCP na situação inversa.

Cláusula 91.ª

Comissão Técnica de Acompanhamento do Contrato

- 1) É criada uma Comissão Técnica de Acompanhamento do Contrato, que tem por missão:
- a) Acompanhar as atividades de monitorização e prestação de informação previstas no presente Contrato, assegurando que os Municípios dispõem, a todo o tempo, de informação atualizada

- sobre o desempenho do Serviço Público;
- b) Acompanhar a operação prevista no presente Contrato, nomeadamente ao nível do Material Circulante, das linhas e dos sistemas de operação;
 - c) Preparar a informação e as decisões necessárias ao exercício dos poderes dos Municípios nos termos da Cláusula 50.^a do presente Contrato, bem como do funcionamento da Unidade Técnica de Coordenação prevista no Contrato Interadministrativo que constitui o Anexo 8 (Contrato Interadministrativo) ao presente Contrato.
- 2) A Comissão Técnica de Acompanhamento do Contrato tem a seguinte composição:
- a) O Gestor do Contrato, que coordena;
 - b) Um representante de cada Município;
 - c) Um representante da STCP.
- 3) Os membros da Comissão Técnica de Acompanhamento do Contrato podem fazer-se acompanhar por técnicos das entidades que representam.
- 4) A Comissão Técnica de Acompanhamento do Contrato reúne ordinariamente com periodicidade mensal.
- 5) A atividade dos membros do Grupo de Trabalho não é remunerada.

Cláusula 92.^a Comunicações

1) Quaisquer comunicações entre as Partes relativas ao Contrato deverão ser efetuadas através de i) entrega em mão por protocolo; ou ii) carta registada com aviso de receção; ou iii) correio eletrónico com aviso de entrega, endereçadas para as seguintes moradas ou números, salvo se, entretanto, o destinatário tiver indicado ao remetente, nos termos da presente Cláusula, um endereço ou número diferente para esse fim, que passará a ser aplicável:

- a) Município do Porto:

Praça General Humberto Delgado

4049-001 Porto

A/C do Gestor do Contrato

Contactos: cardosoferreira@cm-porto.pt; joaopscarvalho@stcp.pt
- b) STCP:

Avenida Fernão de Magalhães, 1862, 13º Piso

4350-158 Porto

A/C do Gestor do Contrato

Contactos: geral@stcp.pt; ssantiago@stcp.pt

2) Qualquer comunicação feita por carta registada será considerada recebida na data em que for assinado o aviso de receção ou, na falta dessa assinatura, na data indicada pelos serviços postais.

3) Qualquer comunicação feita por correio eletrónico será considerada recebida na data constante da respetiva comunicação de receção transmitida pelo recetor para o emissor, salvo se for recebido depois das 17 (dezasete) horas locais ou em dia não útil considera-se recebida às 10 (dez) horas locais do primeiro dia útil seguinte.

Feito em sete exemplares originais, ficando um na posse de cada Município e um na posse da STCP.

Em representação do Município de Gondomar

O Presidente da Câmara Municipal

(Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes)

Em representação do Município da Maia

O Presidente da Câmara Municipal

(Eng.º António Domingos da Silva Tiago)

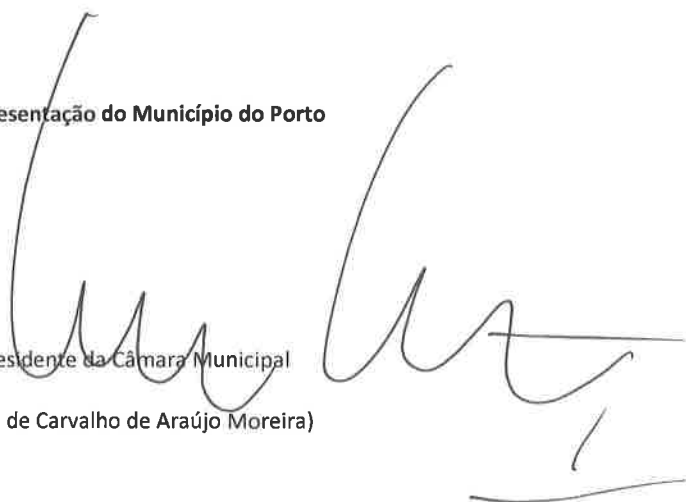
Em representação do Município de Matosinhos



A Presidente da Câmara Municipal

(Dra. Luísa Maria Neves Salgueiro)

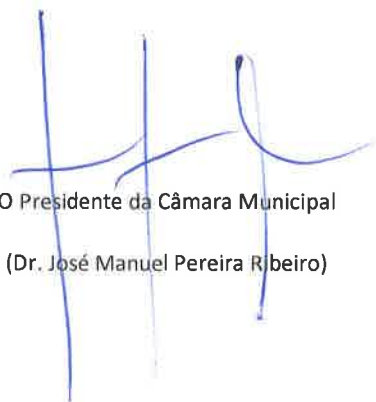
Em representação do Município do Porto



O Presidente da Câmara Municipal

(Dr. Rui de Carvalho de Araújo Moreira)

Em representação do Município de Valongo



O Presidente da Câmara Municipal

(Dr. José Manuel Pereira Ribeiro)

Em representação do Município de Vila Nova de Gaia



O Presidente da Câmara Municipal)

(Prof. Doutor Eduardo Vitor de Almeida Rodrigues)

Em representação da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, EIM, SA



A Presidente do Conselho de Administração

(Doutora Cristina Mafalda Nieto Guimarães Pimentel)



A vogal executiva do Conselho de Administração

(Dra. Isabel Maria de Oliveira Botelho Moniz da Cruz Vilaça)

**CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
EXPLORADO PELA STCP**

**ANEXO 1
(REDE)**

g. f. r. a. c. i.
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Página deixada intencionalmente em branco

ÍNDICE

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO	4
CAPÍTULO II – REDE STCP A 31 DE DEZEMBRO DE 2024	4
CAPÍTULO III – REDE NO CENÁRIO C1	4
CAPÍTULO IV – REDE NO CENÁRIO C2	7
CAPÍTULO V – REDE NO CENÁRIO C3	9
CAPÍTULO VI – PROJETO PARA LINHAS FUTURAS	11
CAPÍTULO VI – PEÇAS TÉCNICAS.....	13

Q. Lima

[Handwritten signature]

3

[Handwritten signature]

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO

- 1) O serviço de transporte de passageiros em modo rodoviário explorado pela STCP desenvolve-se na cidade do Porto e nos concelhos de Gondomar, Maia, Matosinhos, Valongo e Vila Nova de Gaia.
- 2) Este serviço é organizado por linhas, cada uma com um percurso, paragens e frequências definidas.
- 3) Abaixo descrevem-se as linhas integrantes da exploração do serviço público de transporte de passageiros, referentes aos diferentes cenários que decorrerão no período deste contrato, podendo, no entanto, no futuro, virem a ocorrer outras alterações.
- 4) Conforme referido na cláusula 8ª, os Planos de Oferta são revistos anualmente, mediante iniciativa da STCP e aprovados, sem necessidade de alteração do presente Contrato. Os Planos de Oferta terão como base os princípios elencados neste Anexo, aos quais serão incorporadas as alterações necessárias, nos moldes referidos nas cláusulas 7ª e 8ª do contrato.

CAPÍTULO II – REDE STCP A 31 DE DEZEMBRO DE 2024

A STCP poderá em final de 2024 ter uma rede em operação diferente da prevista no Cenário 1, quando do arranque deste novo contrato, pelo facto de poderem não estar ainda concluídas premissas de base ao pleno funcionamento do Cenário 1, tendo de dar início ao contrato com o que estiver definido nessa data e devidamente autorizado pelo gestor de contrato.

CAPÍTULO III – REDE NO CENÁRIO C1

- 1) Para o arranque deste novo contrato a 1 de janeiro de 2025 estão previstas alterações e ajustes na rede face a 2024, que estão dependentes da entrada em operação de expansões da rede de Metro do Porto, nomeadamente do prolongamento da linha Amarela de Santo Ovídio a Vila d'Este, que está previsto ainda para o ano de 2024, da entrada em funcionamento da linha Rosa, entre a Casa da Música e São Bento, e do sistema BRT/Metrobus da Boavista – Império/Anémona, ambos previstos para o início do ano de 2025. Como são variáveis que a STCP não controla em termos de cronograma, é expectável que a entrada em funcionamento do Cenário 1 da rede ocorra apenas quando estas condições se encontrem reunidas para serem cumpridas.
- 2) A rede explorada pela STCP presente neste cenário advém assim da entrada em funcionamento de várias expansões da rede do Metro do Porto conforme acima mencionado.
- 3) O mapa da rede de serviço público de transportes de passageiros em modo rodoviário explorada pela STCP neste cenário é apresentado na Figura 1.

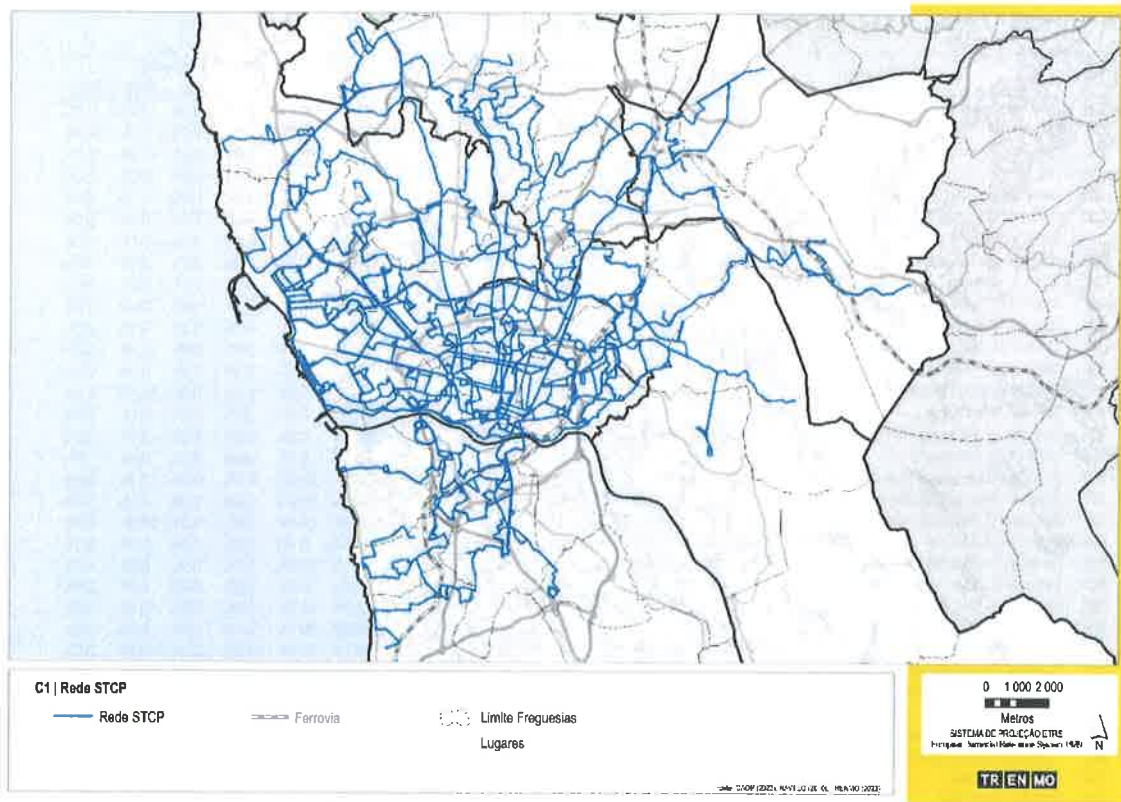


Figura 1 - Mapa da rede a explorar no Cenário C1

- 4) Na Tabela 1 apresentam-se as características das linhas que integram a rede neste cenário.

Tabela 1 – Linhas no Cenário 1 por período do dia, de funcionamento e concelhos abrangidos

Linha	Designação	Período do Dia						Concelhos (% Percursos)					
		D	N	M	DU	S	DF	PRT	MTS	MAI	VLG	GDM	VNG
200	Bolhão- Castelo do Queijo	X	X		X	X	X	99,9%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
201	Est. Dragão- Aldoar	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
202	Bolhão- Passeio Alegre	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
204	Hospital S. João- Foz	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
205	Campanhã (Estação)- Castelo do Queijo	X	X		X	X	X	62,4%	22,7%	1,8%	0,0%	13,1%	0,0%
206	Campanhã (Estação)- Viso via S. Dinis	X	X		X	X	X	99,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
207	Campanhã (Estação)- Viso via Fluvial	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
209	Pastelaria- Sta. Luzia	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
300	Circular Hospital S. João- Aliados	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
301	Circular Hospital S. João- S. Bento	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
304	Aliados- Sta. Luzia	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
305	Cordoaria- Hospital S. João	X	X		X	X	X	94,0%	0,0%	3,6%	0,0%	2,4%	0,0%
306	Campanhã (TIC)- Hospital S. João	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
400	Aliados- Parque Nascante	X	X		X	X	X	97,7%	0,0%	0,0%	0,0%	12,3%	0,0%
401	Bolhão- S. Roque	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
402	Boavista (B. Sucesso)- S. Roque	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
403	Cordoaria- Campanhã	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
600	Pr. Liberdade- Matosinhos (Mercado)	X	X		X	X	X	63,8%	16,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
601	Aliados- Matosinhos (Mercado)	X	X		X	X	X	70,0%	30,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
603	Boavista (B. Sucesso)- Gatões	X	X		X	X	X	51,1%	48,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
604	Boavista (C. Música)- Norteshopping	X	X		X	X	X	90,6%	9,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
605	Hospital S. João- Matosinhos (Mercado) via Custódias	X	X		X	X	X	9,1%	90,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
606	Hospital S. João- Matosinhos (Mercado) via P. Léguas	X	X		X	X	X	3,3%	94,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%
607	Cordoaria- Mar Shopping	X	X		X	X	X	31,7%	68,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
608	Boavista (B. Sucesso)- Cabo Do Mundo	X	X		X	X	X	16,9%	83,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
600	Aliados- Maia	X	X		X	X	X	45,2%	32,9%	21,9%	0,0%	0,0%	0,0%
601	Batalha- Aeroporto via Mar Shopping	X	X		X	X	X	39,2%	54,3%	6,5%	0,0%	0,0%	0,0%
602	Cordoaria- Aeroporto via P. Moreira	X	X		X	X	X	28,9%	41,6%	29,6%	0,0%	0,0%	0,0%
603	Marquês- Maia	X	X		X	X	X	26,4%	1,6%	73,1%	0,0%	0,0%	0,0%
604	Hospital S. João- Aeroporto	X			X	X	X	2,5%	20,3%	77,2%	0,0%	0,0%	0,0%
605	Hospital S. João- Barca via Gueifães	X			X	X	X	0,3%	4,2%	95,5%	0,0%	0,0%	0,0%
700	Bolhão- Campo	X	X		X	X	X	29,1%	0,0%	0,0%	35,1%	35,7%	0,0%
701	Bolhão- Codiceira	X	X		X	X	X	32,4%	0,0%	17,9%	40,0%	9,7%	0,0%
702	Bolhão- Travagem	X	X		X	X	X	41,7%	0,0%	29,8%	16,9%	12,6%	0,0%
703	Cordoaria- Sonhos	X			X	X	X	46,5%	0,0%	19,1%	24,2%	10,2%	0,0%
704	Boavista (B. Sucesso)- Codiceira	X			X	X	X	34,6%	0,0%	17,1%	40,1%	8,3%	0,0%
705	Hospital S. João- Valongo (Continente)	X			X	X	X	1,7%	11,7%	24,7%	54,9%	6,9%	0,0%
706	Hospital S. João- Ermesinde via Mte. Penacho	X	X		X	X	X	8,5%	0,0%	65,1%	20,5%	5,8%	0,0%
707	Hospital S. João- Ermesinde via Arregadas	X			X	X	Tarde	8,4%	0,0%	65,1%	20,7%	5,8%	0,0%
800	Bolhão- Gondomar	X	X		X	X	X	43,9%	0,0%	0,0%	0,0%	56,1%	0,0%
801	Cordoaria- S. Pedro da Cova	X	X		X	X	X	47,7%	0,0%	0,0%	0,0%	52,3%	0,0%
803	Boavista (B. Sucesso)- Rio Tinto (Esc. Sec.)	X	X		X	X	X	54,1%	0,0%	1,9%	0,0%	43,9%	0,0%
804	Hospital S. João- S. Pedro da Cova	X			X	Manhã		24,6%	0,0%	2,4%	0,0%	73,0%	0,0%
805	Marquês- Rio Tinto (Estação)	X	X		X	X	X	38,6%	0,0%	28,6%	0,0%	32,8%	0,0%
806	Marquês- Fânzeres (Metro)	X	X		X	X	X	47,8%	0,0%	0,0%	0,0%	52,2%	0,0%
900	Boavista (C. Música)- Francalcos	X			X	X	X	24,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	75,4%
901	Trindade- Valadares	X	X		X	X	X	14,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	86,0%
902	Boavista (C. Música)- Lavadores	X	X		X	X	X	27,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	73,0%
903	Boavista (C. Música)- Laborim	X	X		X	X	X	19,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	81,0%
904	Trindade- Colimbrões	X	X		X	X	X	26,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	73,6%
905	Trindade- Vilar do Paraíso	X	X		X	X	X	22,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	77,3%
906	Trindade- Madalena	X	X		X	X	X	12,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	87,6%
907	Boavista (B. Sucesso)- Vila d'Este	X	X		X	X	X	11,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	88,4%
ZC	Estádio do Dragão- Areias	X			X	X	X	96,6%	0,0%	0,0%	0,0%	3,4%	0,0%
1M	Aliados- Matosinhos (Praia)			X	X	X	X	94,1%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2M	Aliados- Hospital S. João (via Pereira)			X	X	X	X	83,9%	16,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3M	Aliados- Aeroporto			X	X	X	X	33,9%	47,2%	18,9%	0,0%	0,0%	0,0%
4M	Aliados- Mala (Câmara)			X	X	X	X	44,8%	33,7%	21,5%	0,0%	0,0%	0,0%
5M	Aliados- Ermesinde (Estação)			X	X	X	X	48,1%	0,0%	25,1%	15,0%	11,9%	0,0%
7M	Aliados- Valongo			X	X	X	X	37,7%	0,0%	0,0%	18,2%	44,1%	0,0%
8M	Aliados- S. Pedro da Cova			X	X	X	X	39,4%	0,0%	0,0%	0,0%	60,6%	0,0%
9M	Aliados- Gondomar (via Campanhã)			X	X	X	X	48,6%	0,0%	0,0%	0,0%	51,4%	0,0%
10M	Aliados- Vila D'Este			X	X	X	X	16,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	83,1%
11M	Hosp. S. João- Colimbrões			X	X	X	X	58,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	41,7%
12M	Aliados- Sto. Ovídio			X	X	X	X	30,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	69,2%
13M	Aliados- Matosinhos (Mercado)			X	X	X	X	64,1%	35,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Período do Dia

D- Diurno

N- Noturno

M- Matutino

Período de Funcionamento

DU- Dias Úteis

S- Sábado

DF- Domingos e Feriados

Concelhos

PRT- Porto

MTS- Matosinhos

MAI- Maia

VLG- Valongo

GDM- Gondomar

VNG- Vila Nova de Gaia

CAPÍTULO IV – REDE NO CENÁRIO C2

- 1) A rede a explorar pela STCP no correspondente ao Cenário 2 advém de alterações que coincidem com ajustes fruto da entrada em funcionamento da nova Linha Rubi da rede de Metro do Porto entre a Casa da Música e Santo Ovídio, bem como da inauguração do BRT de Matosinhos, entre o Mercado de Matosinhos e o Aeroporto Francisco Sá Carneiro, ambos previstos para o ano de 2026.
- 2) O mapa da rede de serviço público de transportes de passageiros em modo rodoviário explorada pela STCP neste cenário é apresentado na Figura 2.

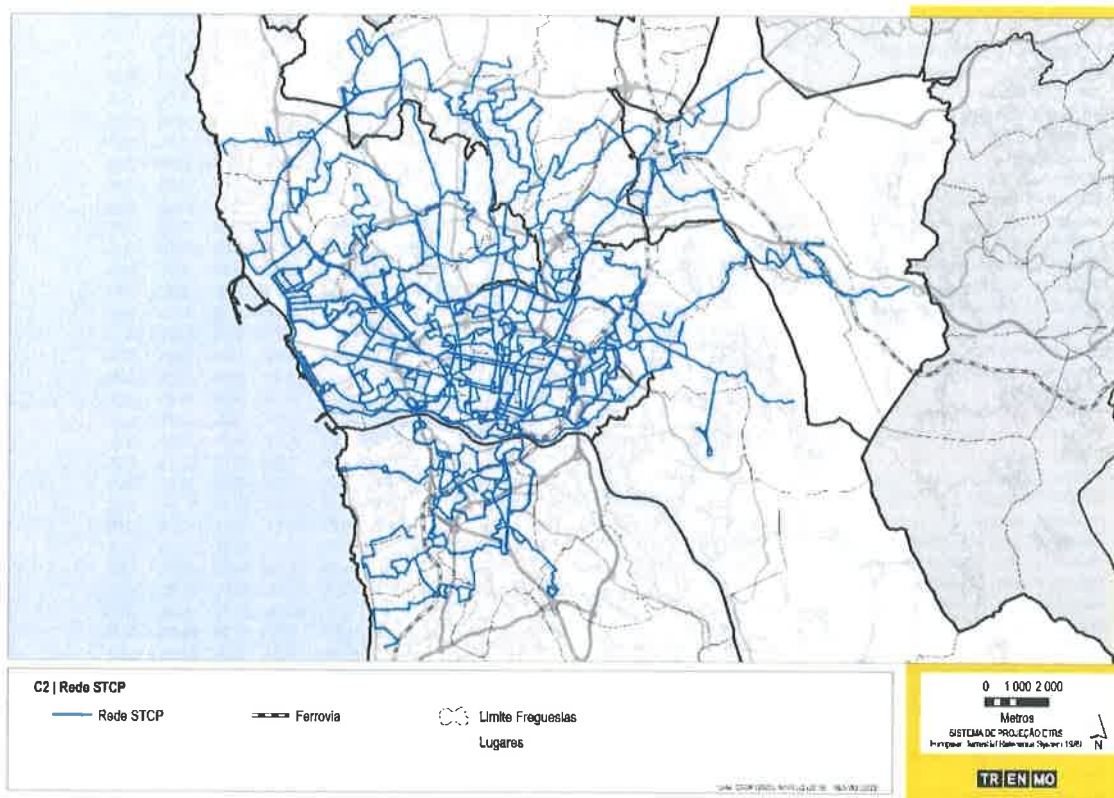


Figura 2 - Mapa da rede a explorar no Cenário C2

- 3) Na Tabela 2 apresentam-se as características das linhas que integram a rede neste cenário.

g. pinho

linh

7

Tabela 2 – Linhas no Cenário 2 por período do dia, de funcionamento e concelhos abrangidos

Linha	Designação	Período do Dia						Período de Funcionamento						Concelhos (% Percurso)					
		D	N	M	DU	S	DF	PRT	MTS	MN	VLG	GDM	VNG						
200	Bolhão - Castelo do Queijo	X	X		X	X	X	99,9%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
201	Est. Dragão - Aldoar	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
202	Bolhão - Passeio Alegre	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
204	Hospital S. João - Foz	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
205	Campanhã (Estação) - Castelo do Queijo	X	X		X	X	X	62,4%	22,7%	1,8%	0,0%	13,1%	0,0%						
206	Campanhã (Estação) - Missovia S. Dinis	X	X		X	X	X	99,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
207	Campanhã (Estação) - Missovia Fluvial	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
209	Pasteleira - Sta. Luzia	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
300	Circular Hospital S. João - Aliados	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
301	Circular Hospital S. João - S. Bento	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
304	Aliados - Sta. Luzia	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
305	Cordoaria - Hospital S. João	X	X		X	X	X	94,0%	0,0%	3,6%	0,0%	2,4%	0,0%						
306	Campanhã (TIC) - Hospital S. João	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
400	Aliados - Parque Nascente	X	X		X	X	X	87,7%	0,0%	0,0%	0,0%	12,3%	0,0%						
401	Bolhão - S. Roque	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
402	Boavista (B. Sucesso) - S. Roque	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
403	Cordoaria - Campanhã	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
500	Pr. Liberdade - Matosinhos (Mercado)	X	X		X	X	X	83,8%	16,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
501	Aliados - Matosinhos (Mercado)	X	X		X	X	X	70,0%	30,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
503	Boavista (B. Sucesso) - Gaiões	X	X		X	X	X	51,1%	48,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
504	Boavista (C. Música) - Norteshopping	X	X		X	X	X	90,6%	9,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
505	Hospital S. João - Matosinhos (Mercado) via Custóias	X	X		X	X	X	9,1%	90,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
506	Hospital S. João - Matosinhos (Mercado) via P. Léguas	X	X		X	X	X	3,3%	94,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%						
507	Cordoaria - Mar Shopping	X	X		X	X	X	31,7%	68,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
508	Boavista (B. Sucesso) - Cabo Do Mundo	X	X		X	X	X	18,6%	81,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
500	Aliados - Maia	X	X		X	X	X	45,2%	32,9%	21,9%	0,0%	0,0%	0,0%						
601	Batalha - Aeroporto	X	X		X	X	X	41,0%	52,2%	6,8%	0,0%	0,0%	0,0%						
602	Cordoaria - Aeroporto via P. Moreira	X	X		X	X	X	28,9%	41,5%	29,6%	0,0%	0,0%	0,0%						
603	Marquês - Maia	X	X		X	X	X	25,4%	1,6%	73,1%	0,0%	0,0%	0,0%						
604	Hospital S. João - Aeroporto	X			X	X	X	2,5%	20,3%	77,2%	0,0%	0,0%	0,0%						
605	Hospital S. João - Barca via Gueifães	X			X	X	X	0,3%	4,2%	95,5%	0,0%	0,0%	0,0%						
700	Bolhão - Campo	X	X		X	X	X	29,1%	0,0%	0,0%	35,1%	35,7%	0,0%						
701	Bolhão - Codiceira	X	X		X	X	X	32,4%	0,0%	17,9%	40,0%	9,7%	0,0%						
702	Bolhão - Travagem	X	X		X	X	X	41,7%	0,0%	29,8%	15,9%	12,6%	0,0%						
703	Cordoaria - Sonhos	X			X	X	X	46,5%	0,0%	19,1%	24,2%	10,2%	0,0%						
704	Boavista (B. Sucesso) - Codiceira	X			X	X	X	34,5%	0,0%	17,1%	40,1%	8,3%	0,0%						
705	Hospital S. João - Valongo (Continente)	X			X	X	X	1,7%	11,7%	24,7%	54,9%	6,9%	0,0%						
706	Hospital S. João - Ermesinde via Mte. Penedo	X	X		X	X	X	8,5%	0,0%	65,1%	20,5%	5,8%	0,0%						
707	Hospital S. João - Ermesinde via Arregadas	X			X	X	Tarde	8,4%	0,0%	65,1%	20,7%	5,8%	0,0%						
800	Bolhão - Gondomar	X	X		X	X	X	43,9%	0,0%	0,0%	0,0%	56,1%	0,0%						
801	Cordoaria - S. Pedro da Cova	X	X		X	X	X	47,7%	0,0%	0,0%	0,0%	82,3%	0,0%						
803	Boavista (B. Sucesso) - Rio Tinto (Esc. Sec.)	X	X		X	X	X	54,1%	0,0%	1,9%	0,0%	43,9%	0,0%						
804	Hospital S. João - S. Pedro da Cova	X			X		Manhã	24,6%	0,0%	2,4%	0,0%	73,0%	0,0%						
805	Marquês - Rio Tinto (Estação)	X	X		X	X	X	38,6%	0,0%	28,6%	0,0%	32,8%	0,0%						
806	Marquês - Fânzeres (Metro)	X	X		X	X	X	47,8%	0,0%	0,0%	0,0%	82,2%	0,0%						
900	Boavista (C. Música) - Francelos	X			X	X	X	25,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	74,9%						
901	Trindade - Valadares	X	X		X	X	X	15,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	84,3%						
902	Boavista (B. Sucesso) - Lavadores	X	X		X	X	X	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	80,0%						
903	Boavista (B. Sucesso) - C. 24 Agosto (via D. João II)	X	X		X	X	X	18,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	81,6%						
904	Trindade - Coimbrões	X	X		X	X	X	26,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	73,6%						
905	Trindade - Maninho	X	X		X	X	X	18,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	81,5%						
906	Trindade - Madalena	X	X		X	X	X	11,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	88,1%						
907	Cordoaria - Vila d'Este	X	X		X	X	X	19,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	80,5%						
20	Estádio do Dragão - Areias	X			X	X	X	95,6%	0,0%	0,0%	0,0%	3,4%	0,0%						
1M	Aliados - Matosinhos (Praia)			X	X	X	X	94,1%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
2M	Aliados - Hospital S. João (via Pereira)			X	X	X	X	89,9%	16,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						
3M	Aliados - Aeroporto			X	X	X	X	33,9%	47,2%	18,9%	0,0%	0,0%	0,0%						
4M	Aliados - Maia (Câmara)			X	X	X	X	44,8%	33,7%	21,5%	0,0%	0,0%	0,0%						
5M	Aliados - Ermesinde (Estação)			X	X	X	X	48,1%	0,0%	25,1%	15,0%	11,9%	0,0%						
7M	Aliados - Valongo			X	X	X	X	37,7%	0,0%	0,0%	18,2%	44,1%	0,0%						
8M	Aliados - S. Pedro da Cova			X	X	X	X	39,4%	0,0%	0,0%	0,0%	60,6%	0,0%						
9M	Aliados - Gondomar (via TIC)			X	X	X	X	48,6%	0,0%	0,0%	0,0%	51,4%	0,0%						
10M	Aliados - Vila D'Este			X	X	X	X	16,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	83,1%						
11M	Hosp. S. João - Coimbrões			X	X	X	X	58,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	41,7%						
12M	Aliados - Sta. Ovídio			X	X	X	X	30,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	69,2%						
13M	Aliados - Matosinhos (Mercado)			X	X	X	X	64,1%	35,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%						

Período do Dia

D - Diurno

N - Noturno

M - Madrugada

Período de Funcionamento

DU - Dias Úteis

S - Sábado

DF - Domingos e Feriados

Concelhos

PRT - Porto

MTS - Matosinhos

MN - Maia

VLG - Valongo

GDM - Gondomar

VNG - Vila Nova de Gaia

CAPÍTULO V – REDE NO CENÁRIO C3

- 1) A rede a explorar pela STCP presente neste cenário advém do momento em que se dará o final dos atuais contratos com os operadores privados na AMP (rede UNIR) e poderão ser realizados ajustes na rede da STCP em virtude desse momento, sem pôr em risco o equilíbrio financeiro dos atuais contratos. Foi assim feita uma preparação da rede da STCP com pressupostos de alteração e condicionamento desses futuros contratos, que deverão iniciar-se no final do ano de 2030.
- 2) O mapa da rede de serviço público de transportes de passageiros em modo rodoviário explorada pela STCP neste cenário é apresentado na Figura 3.

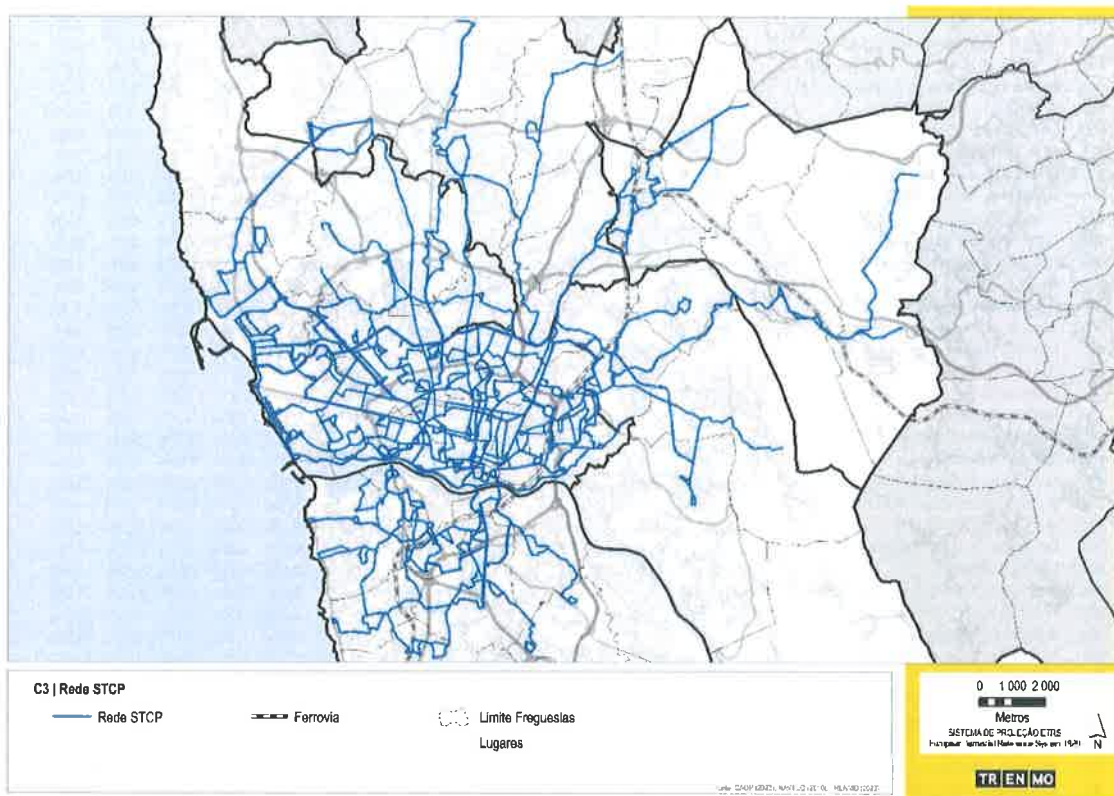


Figura 3 - Mapa da rede a explorar no Cenário C3

- 3) Na Tabela 3 apresentam-se as características das linhas que integram a rede neste cenário.

Tabela 3 – Linhas no Cenário 3 por período do dia, de funcionamento e concelhos abrangidos

Linha	Designação	Período do Dia			Período de Funcionamento			Concelhos (% Percurso)					
		D	N	M	DU	S	DF	PRT	MTS	MAI	VLG	GDM	VNG
200	Bolhão - Castelo do Queijo	X	X		X	X	X	99,9%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
201	Est. Dragão - Aldoar	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
202	Bolhão - Passeio Alegre	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
204	Hospital S. João - Foz	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
205	Campanhã (Estação) - Castelo do Queijo	X	X		X	X	X	62,4%	22,7%	1,8%	0,0%	13,1%	0,0%
206	Campanhã (Estação) - Viso via S. Dinis	X	X		X	X	X	99,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
207	Campanhã (Estação) - Viso via Fluvial	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
209	Pasteleira - Sta. Luzia	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
300	Circular Hospital S. João - Aliados	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
301	Circular Hospital S. João - S. Bento	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
304	Aliados - Sta. Luzia	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
305	Cordoaria - Hospital S. João	X	X		X	X	X	94,0%	0,0%	3,6%	0,0%	2,4%	0,0%
306	Campanhã (TIQ) - Hospital S. João	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
400	Aliados - Parque Nascente	X	X		X	X	X	87,7%	0,0%	0,0%	0,0%	12,3%	0,0%
401	Bolhão - S. Roque	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
402	Boavista (B. Sucesso) - S. Roque	X	X		X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
403	Cordoaria - Campanhã	X			X	X	X	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
500	Pr. Liberdade - Matosinhos (Mercado)	X	X		X	X	X	83,8%	16,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
501	Aliados - Matosinhos (Mercado)	X	X		X	X	X	70,0%	30,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
503	Boavista (B. Sucesso) - Quilões	X	X		X	X	X	72,6%	27,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
504	Boavista (C. Música) - Norteshopping	X	X		X	X	X	90,6%	9,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
506	Hospital S. João - Matosinhos (Mercado) via P. Léguas	X	X		X	X	X	3,5%	93,8%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%
507	Cordoaria - Mar Shopping	X	X		X	X	X	31,4%	68,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
508	Boavista (B. Sucesso) - Catões	X	X		X	X	X	34,3%	65,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
600	Aliados - Maia	X	X		X	X	X	45,2%	32,8%	22,0%	0,0%	0,0%	0,0%
601	Batalha - Aeroporto	X	X		X	X	X	41,1%	52,1%	6,8%	0,0%	0,0%	0,0%
602	Cordoaria - Aeroporto via P. Moreira	X	X		X	X	X	33,7%	49,3%	16,9%	0,0%	0,0%	0,0%
603	Marquês - Maia	X	X		X	X	X	36,3%	0,0%	63,7%	0,0%	0,0%	0,0%
606	Boavista (C. Música) - S. Frutuoso	X	X		X	X	X	36,0%	0,0%	64,0%	0,0%	0,0%	0,0%
607	Boavista (C. Música) - Castelo da Maia	X	X		X	X	X	17,5%	32,0%	50,5%	0,0%	0,0%	0,0%
700	Bolhão - Campo	X	X		X	X	X	30,9%	0,0%	0,0%	31,2%	37,9%	0,0%
700S	Bolhão - Sobrado de Oima	X			X	X	X	22,4%	0,0%	0,0%	50,2%	27,4%	0,0%
701	Bolhão - Codiceira	X	X		X	X	X	32,8%	0,0%	18,1%	39,2%	9,8%	0,0%
702	Cordoaria - Travagem	X	X		X	X	X	49,1%	0,0%	26,0%	13,9%	11,0%	0,0%
704	Boavista (B. Sucesso) - Codiceira	X			X	X	X	35,7%	0,0%	19,2%	36,6%	8,6%	0,0%
800	Bolhão - Gondomar	X	X		X	X	X	43,9%	0,0%	0,0%	0,0%	56,1%	0,0%
801	Cordoaria - S. Pedro da Cova	X	X		X	X	X	47,8%	0,0%	0,0%	0,0%	52,2%	0,0%
802	Marquês - Baguim	X	X		X	X	X	46,3%	0,0%	0,0%	0,0%	53,7%	0,0%
804	Hospital S. João - S. Pedro da Cova	X			X	Manhã		24,6%	0,0%	2,4%	0,0%	73,0%	0,0%
807	Hospital S. João - Gondomar	X			X	X	X	12,2%	0,0%	2,7%	0,0%	85,1%	0,0%
900	Boavista (C. Música) - Francelos	X			X	X	X	25,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	74,9%
901	Trindade - Valadares	X	X		X	X	X	15,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	84,6%
902	Bolhão - Lavadores	X	X		X	X	X	18,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	81,5%
903	Boavista (B. Sucesso) - C. 24 Agosto (via D. João II)	X	X		X	X	X	18,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	81,6%
904	Trindade - Praia Salgueiros	X	X		X	X	X	19,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	80,9%
905	Trindade - Maninho	X	X		X	X	X	18,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	81,5%
906	Trindade - Madalena	X	X		X	X	X	16,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	83,5%
907	Cordoaria - Vila d'Este	X	X		X	X	X	19,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	80,4%
908	Boavista (C. Música) - Valadares	X			X	X	X	22,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	77,1%
909	Bolhão - Baixa	X	X		X	X	X	25,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	74,7%
910	Boavista (C. Música) - Afurada	X	X		X	X	X	29,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	70,2%
ZC	Estádio do Dragão - Areias	X			X	X	X	96,6%	0,0%	0,0%	0,0%	3,4%	0,0%
1M	Aliados - Matosinhos (Praia)			X	X	X	X	94,1%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2M	Aliados - Hospital S. João (via Pereiró)			X	X	X	X	83,9%	16,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3M	Aliados - Aeroporto			X	X	X	X	33,9%	47,2%	18,9%	0,0%	0,0%	0,0%
4M	Aliados - Maia (Câmara)			X	X	X	X	44,8%	33,7%	21,5%	0,0%	0,0%	0,0%
5M	Aliados - Ermesinde (Estação)			X	X	X	X	48,1%	0,0%	25,1%	15,0%	11,9%	0,0%
7M	Aliados - Valongo			X	X	X	X	37,7%	0,0%	0,0%	18,2%	44,1%	0,0%
8M	Aliados - S. Pedro da Cova			X	X	X	X	39,4%	0,0%	0,0%	0,0%	60,6%	0,0%
9M	Aliados - Gondomar (via TIQ)			X	X	X	X	48,6%	0,0%	0,0%	0,0%	51,4%	0,0%
10M	Aliados - Vila D'Este			X	X	X	X	16,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	83,1%
11M	Hosp. S. João - Coimbrões			X	X	X	X	58,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	41,7%
12M	Aliados - Sto. Ovídio			X	X	X	X	30,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	69,2%
13M	Aliados - Matosinhos (Mercado)			X	X	X	X	64,1%	35,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Período do Dia	Período de Funcionamento	Concelhos
D - Diurno	DU - Dias Úteis	PRT - Porto
N - Nocturno	S - Sábado	MTS - Matosinhos
M - Madrugada	DF - Domingos e Feriados	MAI - Maia
		VLG - Valongo
		GDM - Gondomar
		VNG - Vila Nova de Gaia

CAPÍTULO VI – PROJETO PARA LINHAS FUTURAS

- 1) Em virtude do estudo e definição da rede estar indexado a determinado momento, e em face da amplitude temporal de 10 anos de contrato, são aqui documentados os projetos para outras linhas que venham a existir ao longo do período de vigência do contrato, mas que neste momento ainda carecem de alguma definição, não estando perfeitamente integrados nos diversos cenários de rede.
- 2) Os projetos elencados são meramente indicativos, face a outras propostas de linhas que possam vir a existir.
- 3) Os projetos para linhas futuras são os seguintes:
 - a. BRT de Matosinhos: este projeto foi já tido em conta no Cenário 2, juntamente com a linha Rubi, mas somente na ligação entre o Mercado de Matosinhos e o Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Deverá ser considerado o restante traçado ainda indefinido, do Mercado de Matosinhos para sul, onde eventualmente se ligará à Anémoma e ao BRT da Boavista;
 - b. Rede X: é uma rede intermunicipal concebida para ligar com rapidez polos com elevada densidade populacional e de atividades económicas, que foram crescendo fora da cidade do Porto, mas que carecem de ligações transversais e rápidas entre si. Dado o carácter interurbano, deverá ser uma rede contratualizada a operadores privados.

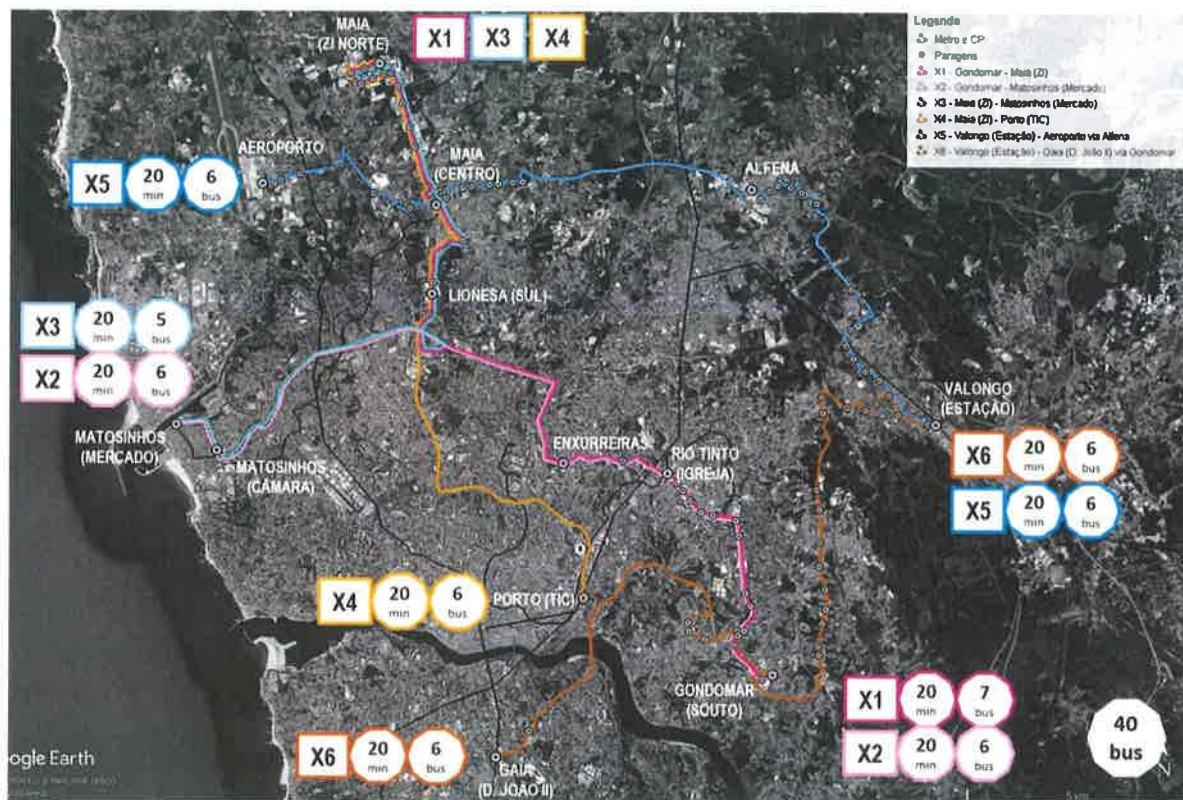


Figura 4 - Mapa da rede rápida intermunicipal e proposta de frequências por linha ("Rede X")

- c. O município de Valongo pretende alterar a rede que serve o município no Cenário 3, da seguinte forma:

- i. Com a eliminação da linha 703, cria-se um desvio da linha 701 (Bolhão – Codiceira) a Sonhos. No percurso de ida o trajeto desviaria do atual na rotunda do Continente Bom Dia, sendo efetuado pela Rua Alberto Ribeiro – Rua Raúl Brandão – Rua Sonhos – Rua do Pinheiro – Rua 5 de Outubro. No percurso de volta seria adotado o desvio a partir da mesma rotunda pela Rua 5 de Outubro – Rua do Pinheiro – Rua Sonhos – Travessa de Sonhos – Travessa Costa – Rua Raúl Brandão – Rua Alberto Ribeiro;
 - ii. A linha 705 deve ser mantida, pela importância estratégica desta ligação (Valongo – Ermesinde e Valongo – Hospital S. João), ou pelo menos garantida a sua operação pela STCP até que seja encontrada alternativa equivalente ao nível da qualidade de serviço, validada pelo Município de Valongo;
 - iii. O percurso da linha 704 deve manter o serviço pelo Hospital Privado de Alfena e a Zona Industrial nas proximidades, dado que a rede da UNIR não garante um nível de serviço aceitável, ou pelo menos garantida a sua operação pela STCP até que seja encontrada alternativa equivalente ao nível da qualidade de serviço, validada pelo Município de Valongo;
 - iv. Manutenção e combinação das linhas 706 e 707 para criação de uma ligação mais atrativa e que presta um serviço importante às populações de Águas Santas e Pedrouços, servindo polos importantes como a fábrica da Cerealis, a Zona Industrial de Milheirós, a EB2/3 de Pedrouços e o Colégio Novo da Maia, ou pelo menos garantida a sua operação pela STCP até que seja encontrada alternativa equivalente ao nível da qualidade de serviço, validada pelo Município de Valongo.
- d. O município da Maia pretende alterar a rede que serve o município no Cenário 3, da seguinte forma:
- i. Manutenção das linhas 705, 706 e 707, à semelhança do que está previsto pelo município de Valongo, dado estas ligações servirem ambos os concelhos, ou pelo menos garantida a sua operação pela STCP até que seja encontrada alternativa equivalente ao nível da qualidade de serviço, validada pelo Município da Maia;
 - ii. Manutenção da linha 604 ou pelo menos garantida a sua operação pela STCP até que seja encontrada alternativa equivalente ao nível da qualidade de serviço, validada pelo Município da Maia.

CAPÍTULO VI – PEÇAS TÉCNICAS

- 1) As peças técnicas são especificações sobre a oferta projetada para a rede.
- 2) Cada apêndice é constituído pelas seguintes pastas e ficheiros:
 - a) Apêndice 1: Mapas do percurso de cada linha, em cada cenário de rede, em formato de imagem (JPG);
 - b) Apêndice 2: Horários por linha, em cada cenário de rede, em formato tabular (XLSX);
 - c) Apêndice 3: Percursos e paragens por linha, em cada cenário de rede, em formato SHP (*shapefile*);
 - d) Apêndice 4: Paragens a contratualizar em formato KMZ, SHP e XLSX com indicação do respetivo código, nome, coordenadas (em formato EPSG:3763) e código de paragem zona;
 - e) Apêndice 5: Bases Gerais de Integração no Sistema Intermodal Andante (SIA).

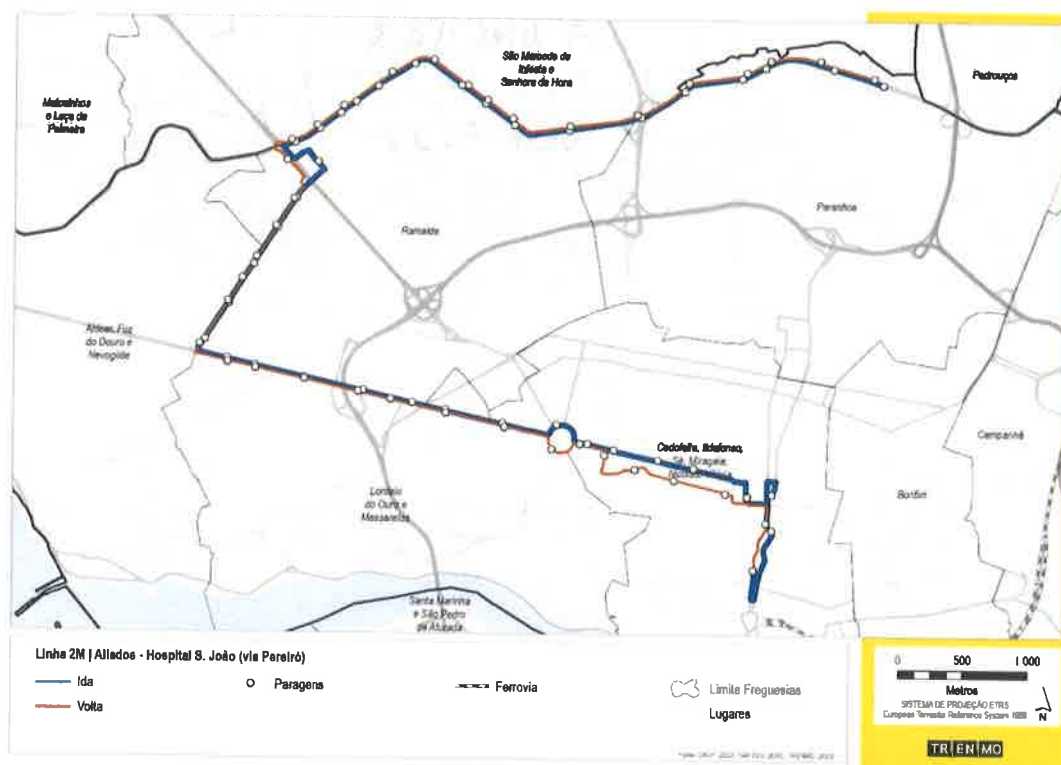
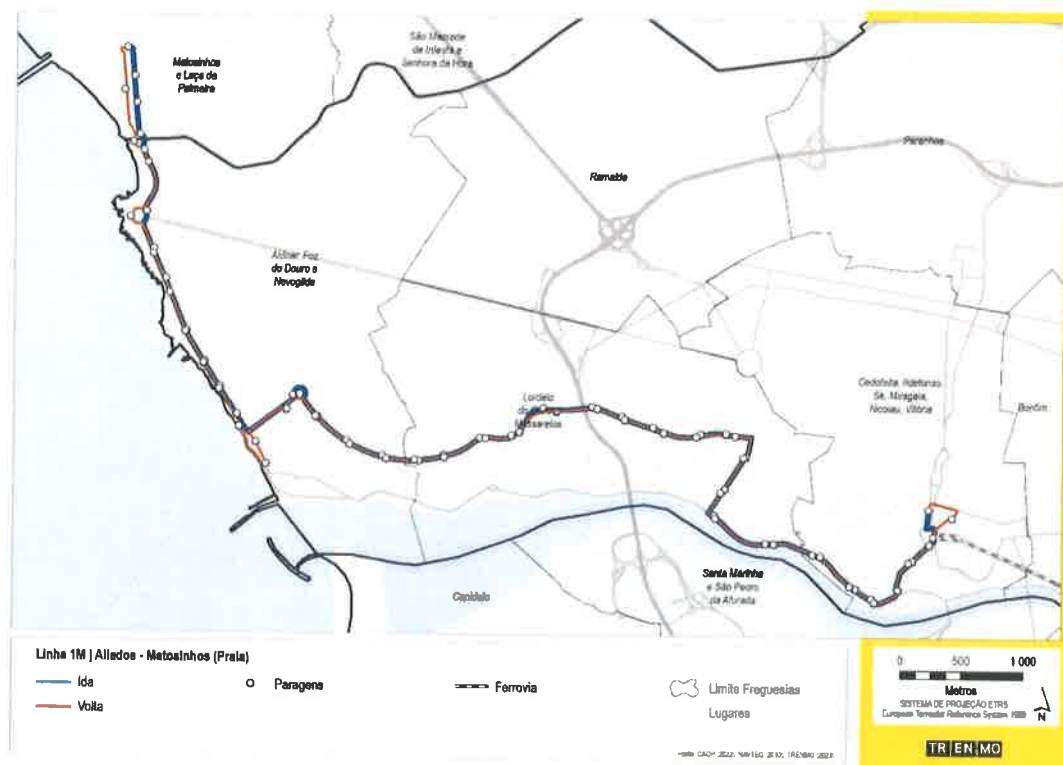
APÊNDICE 1
CENÁRIO 1

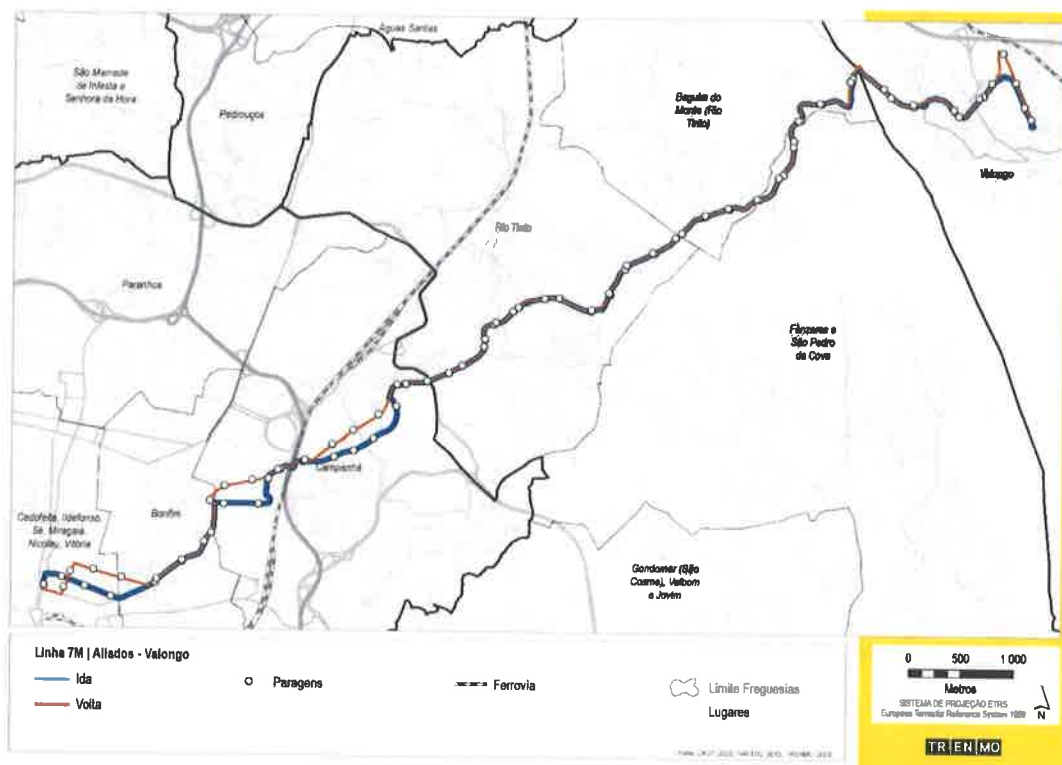
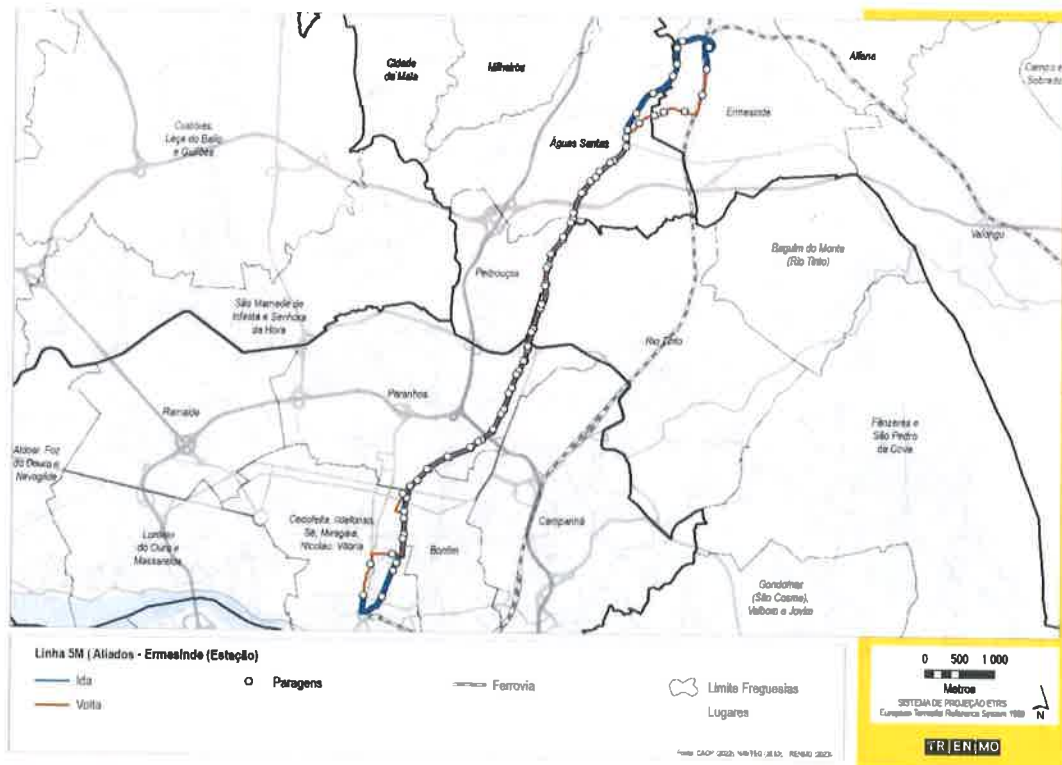
J. Lima

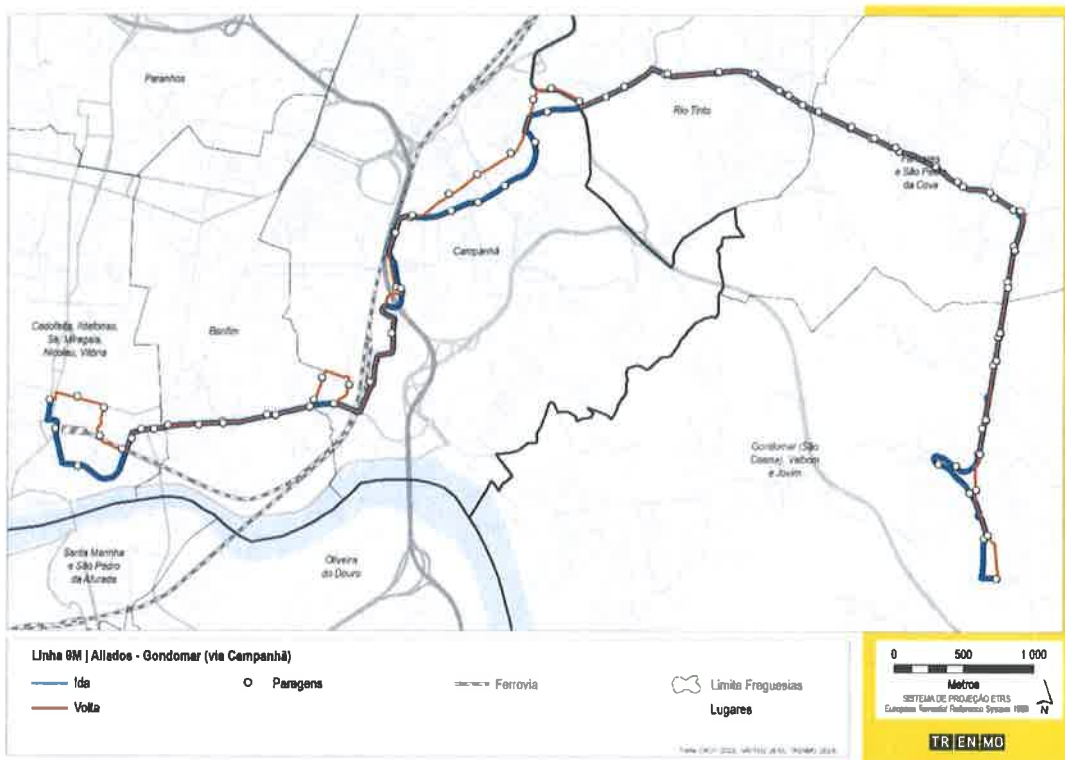
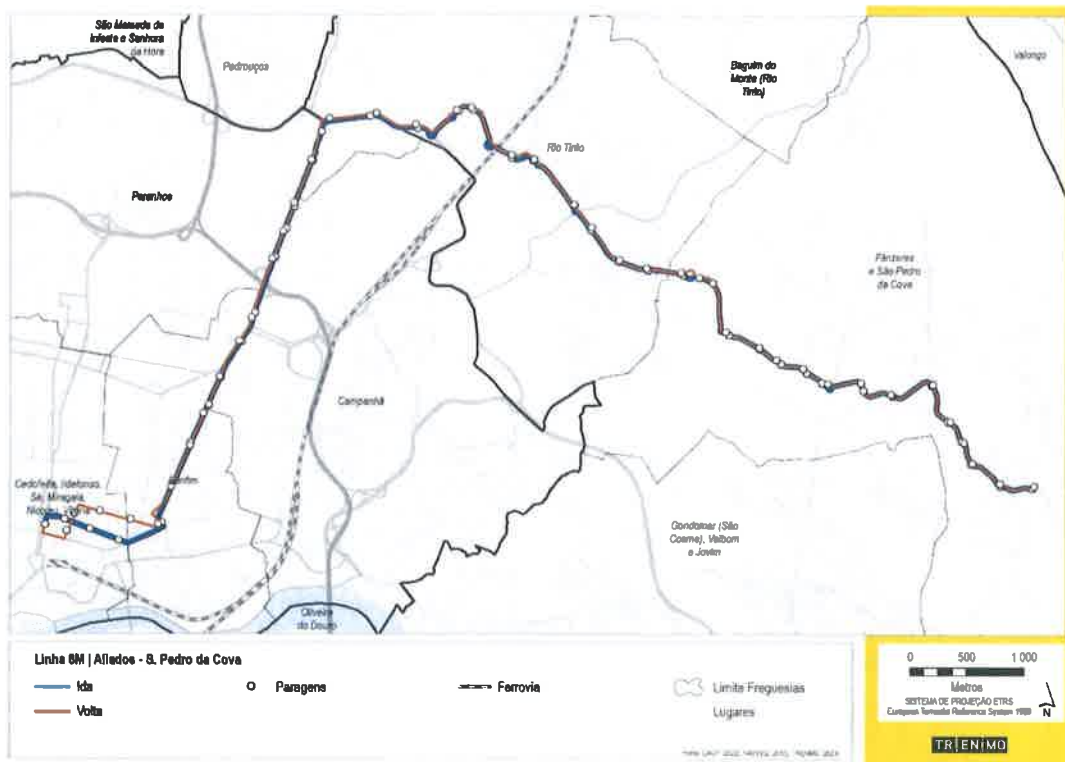





1

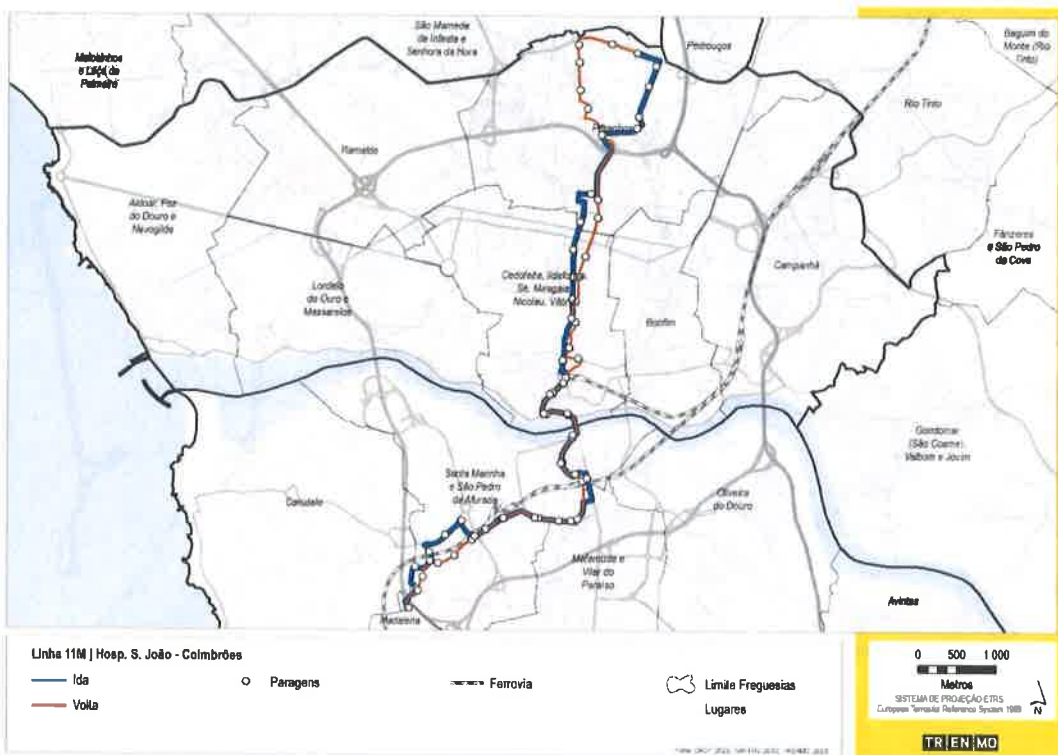
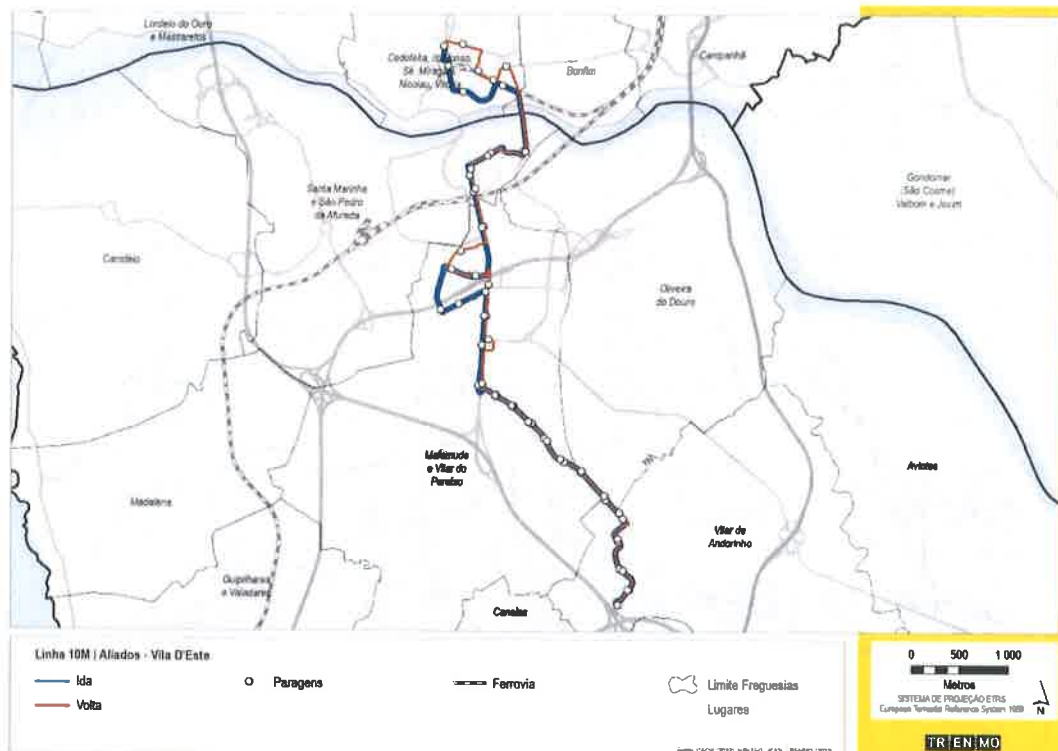


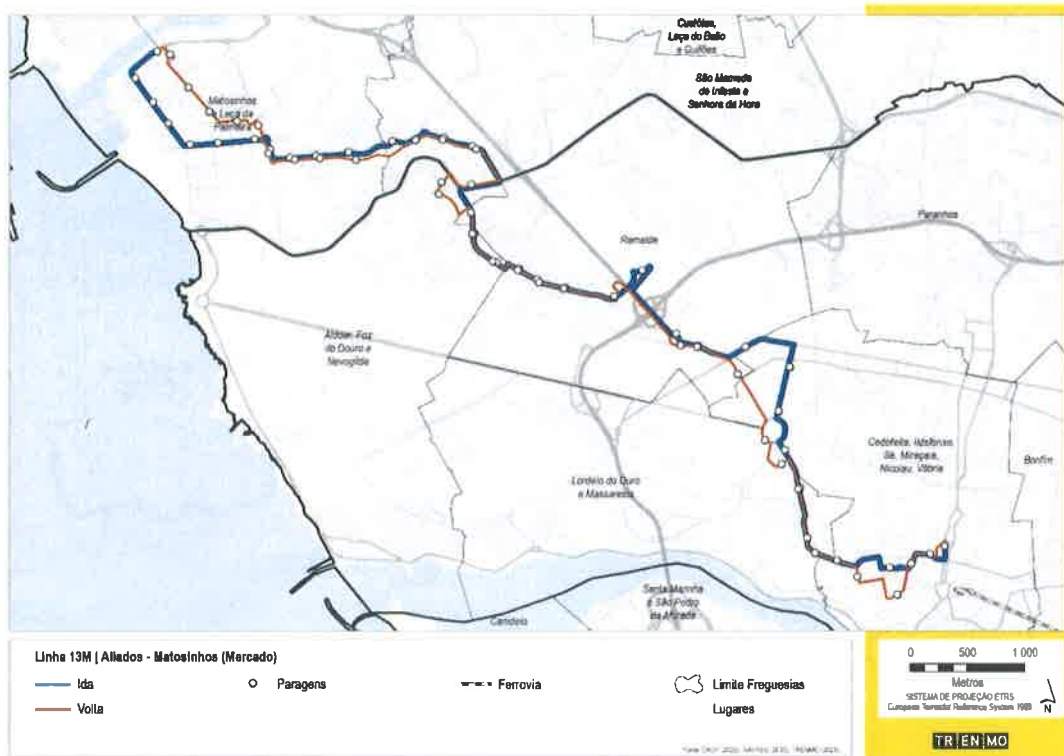
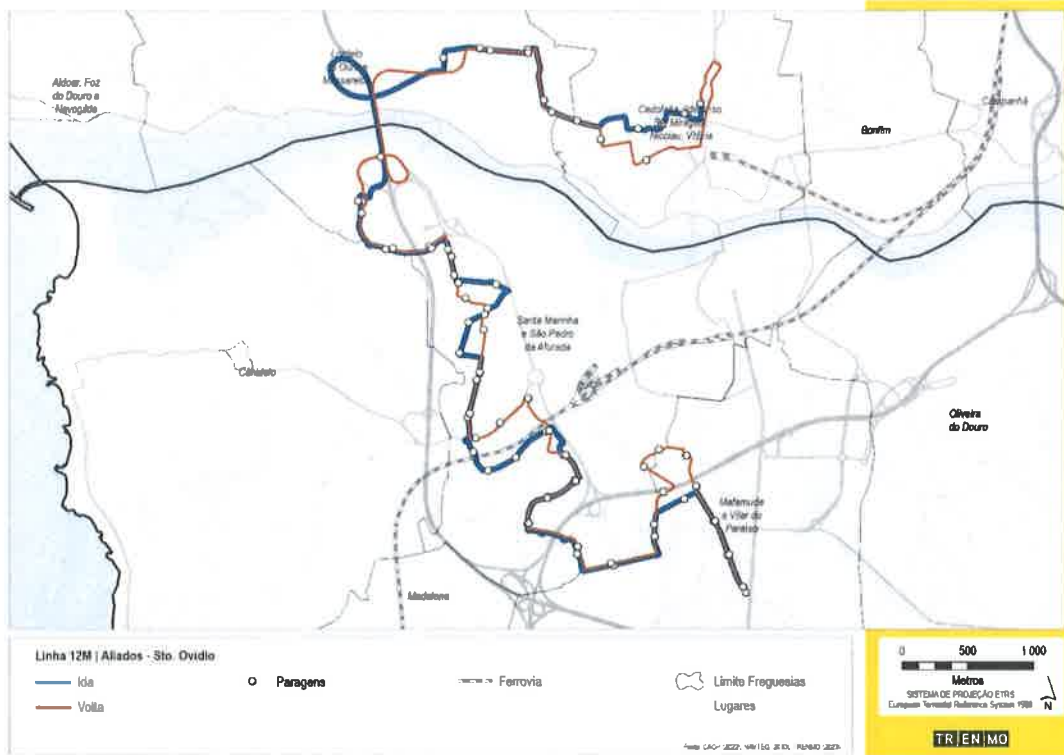




f. n. n. n.

lin 1





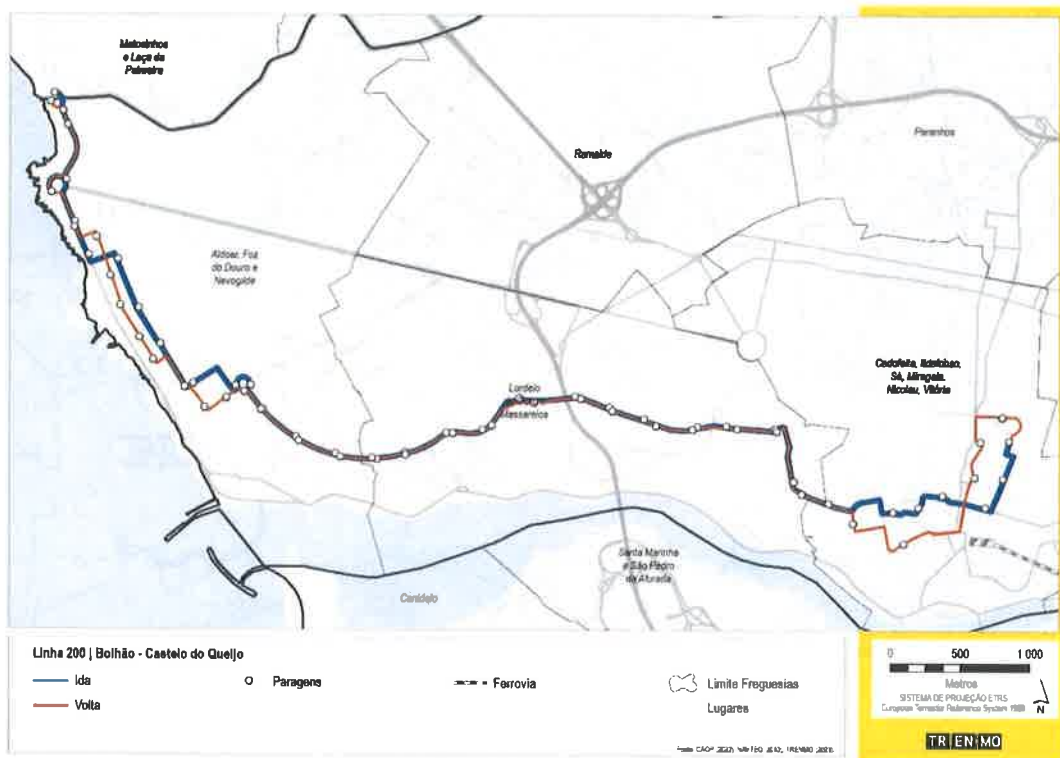
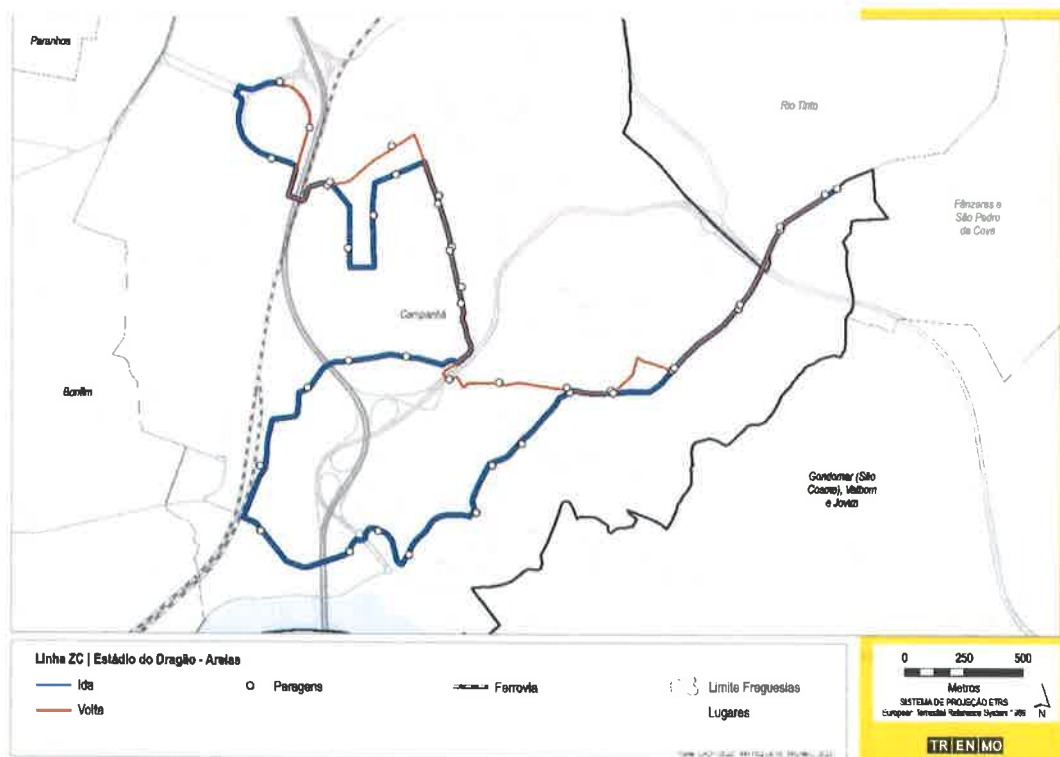
g. l. m. m.

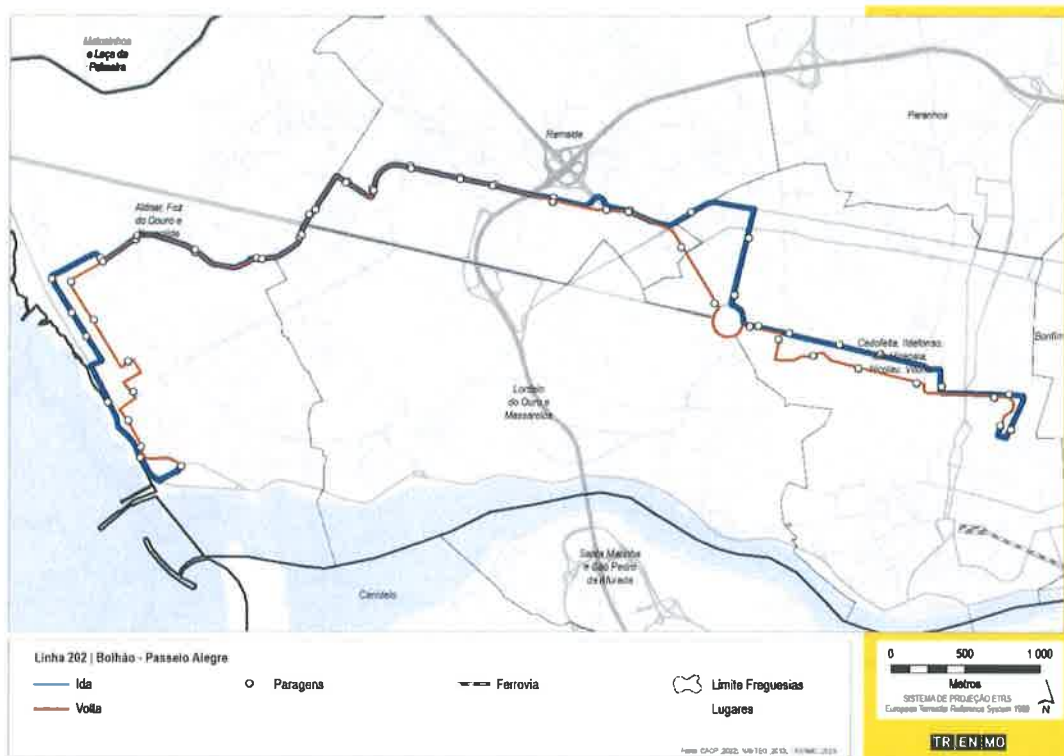
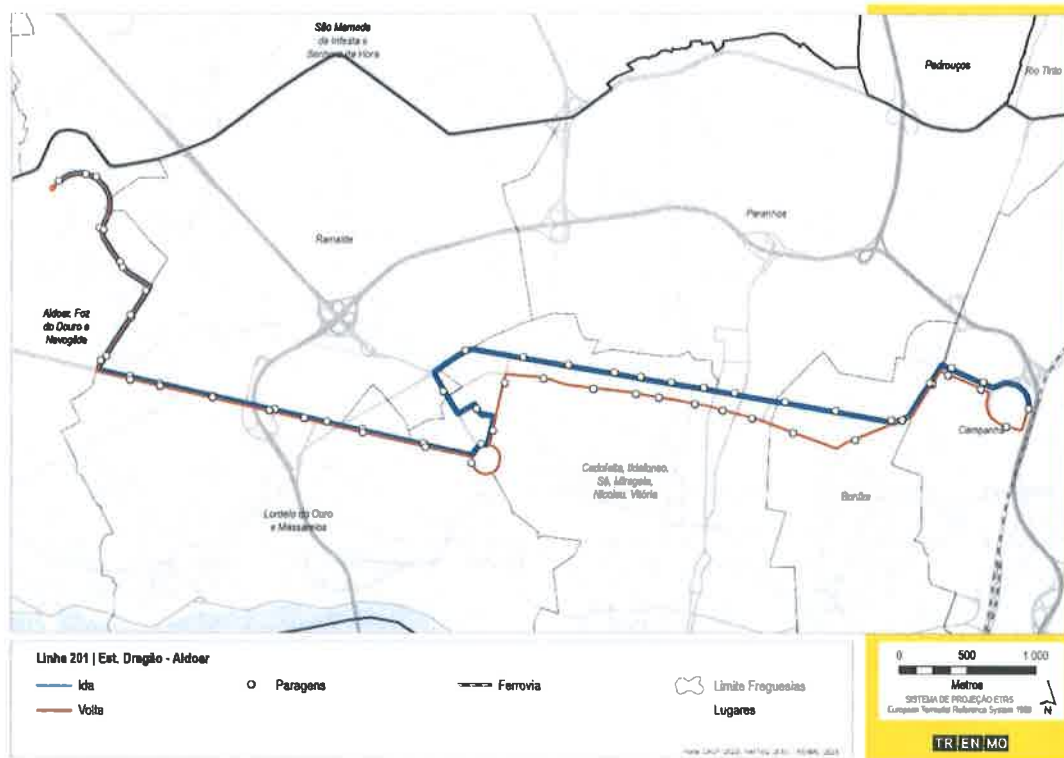
h

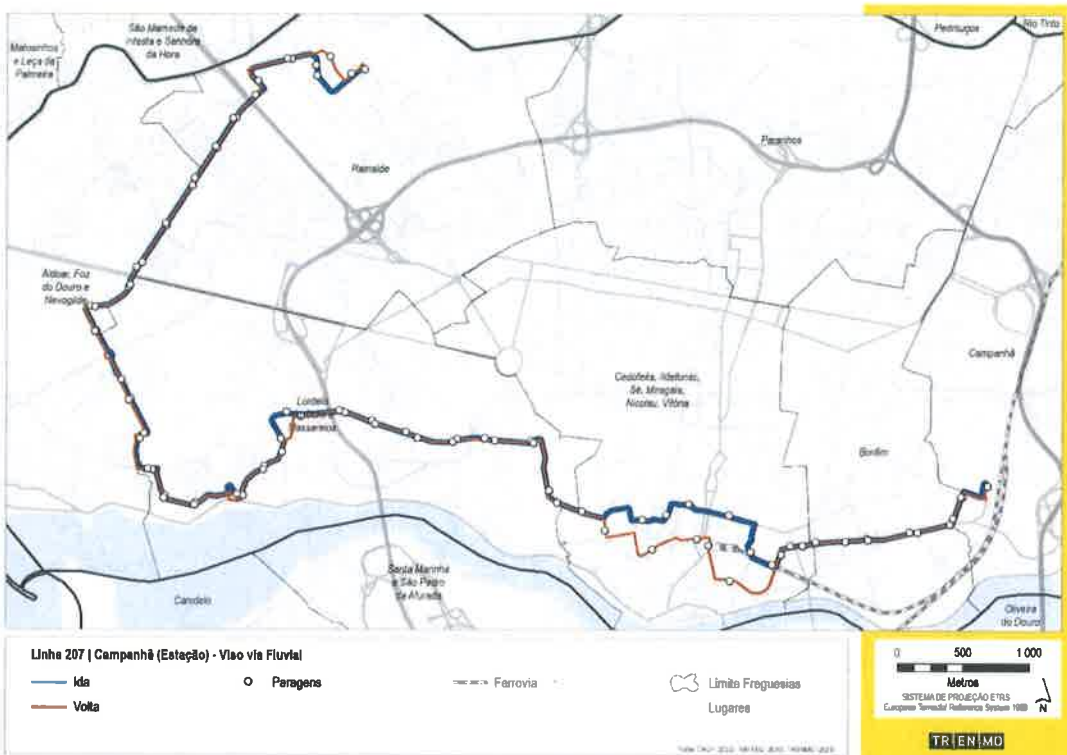
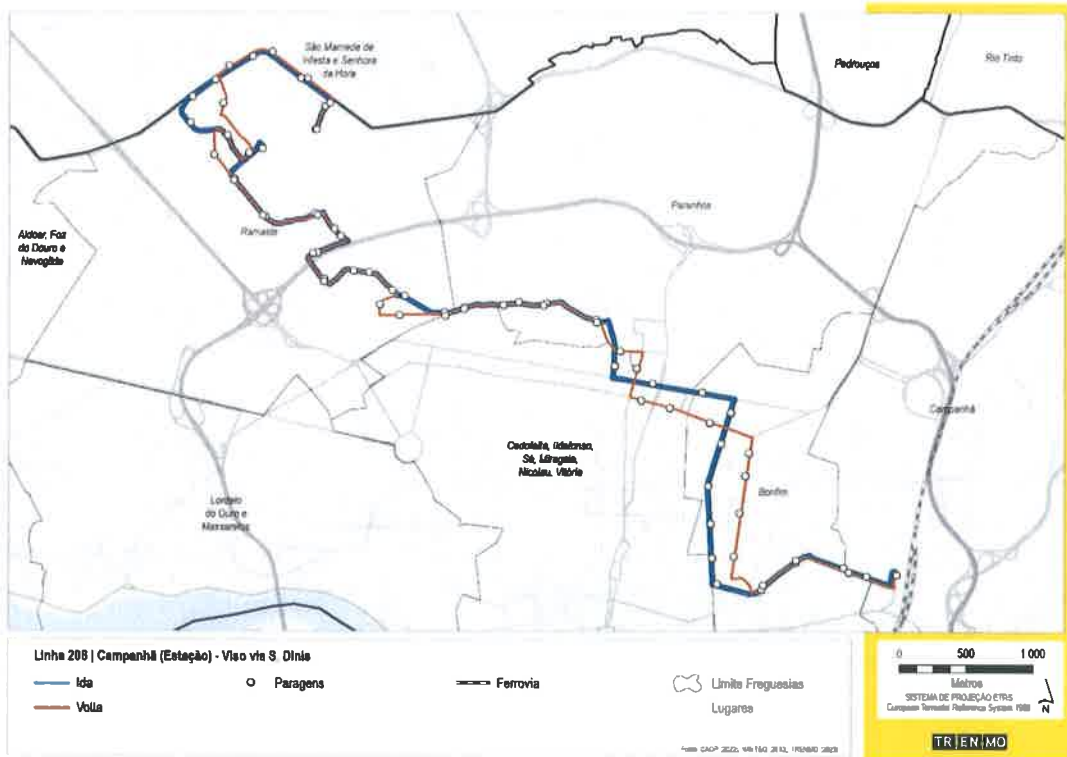
h

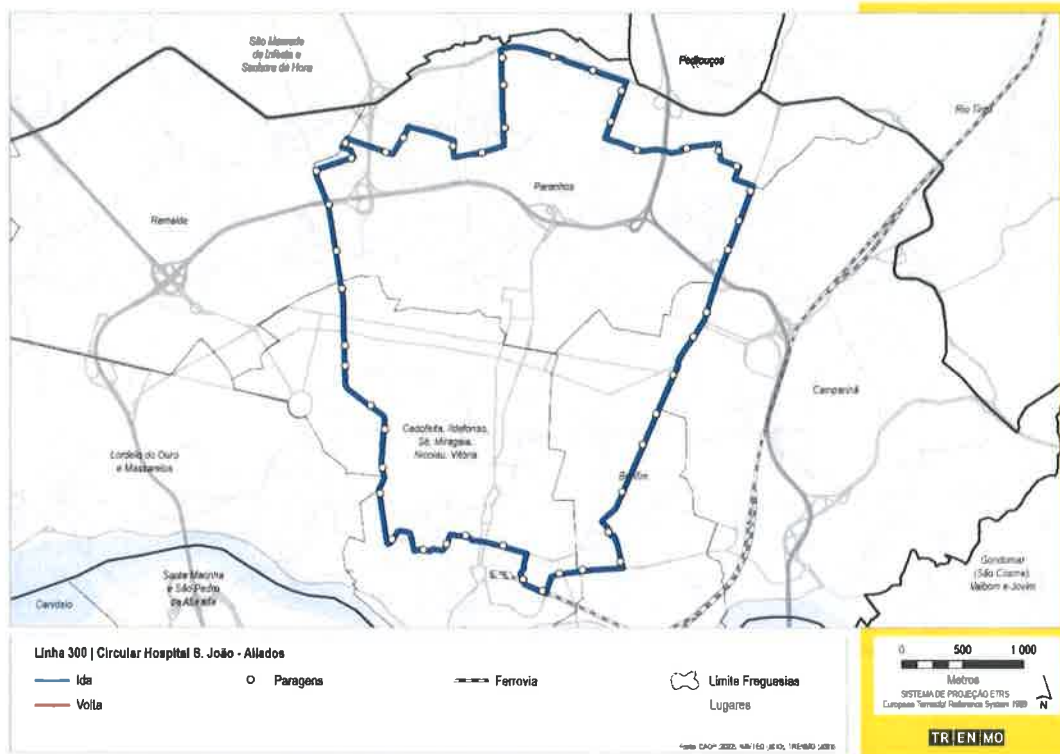
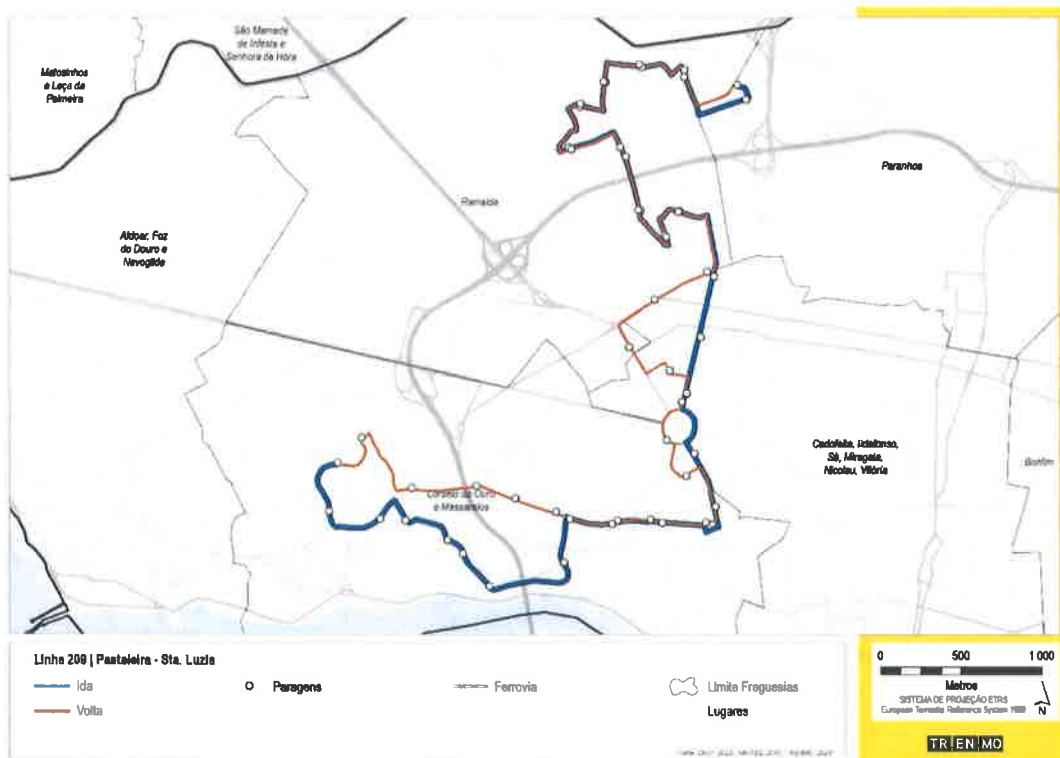
h

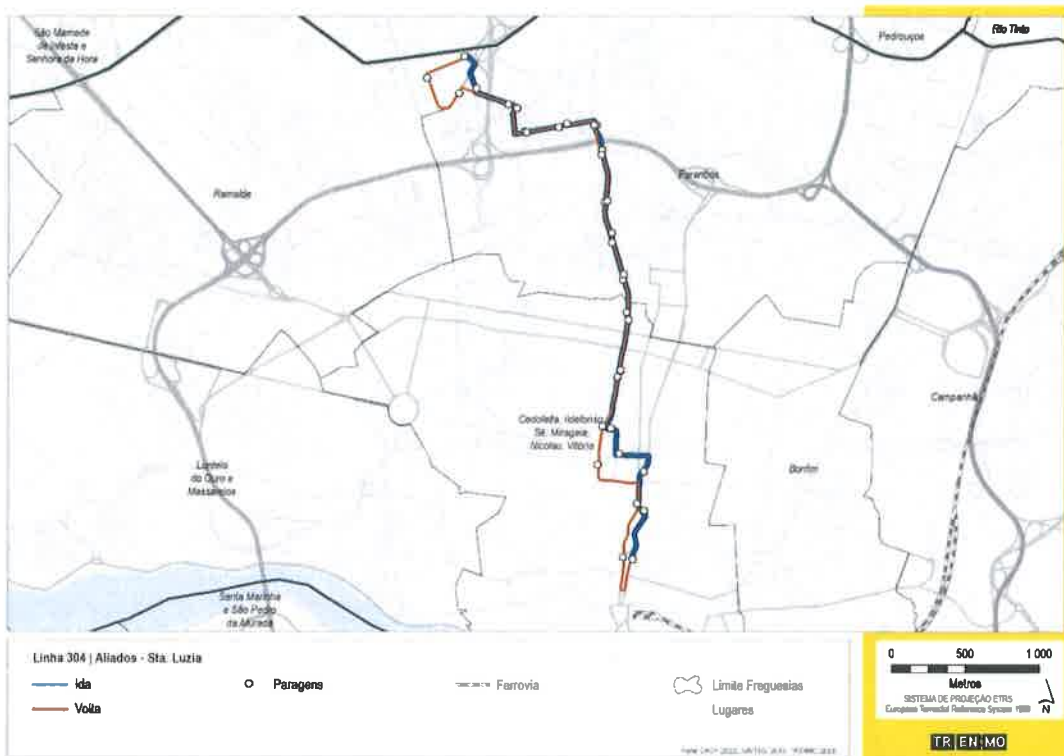
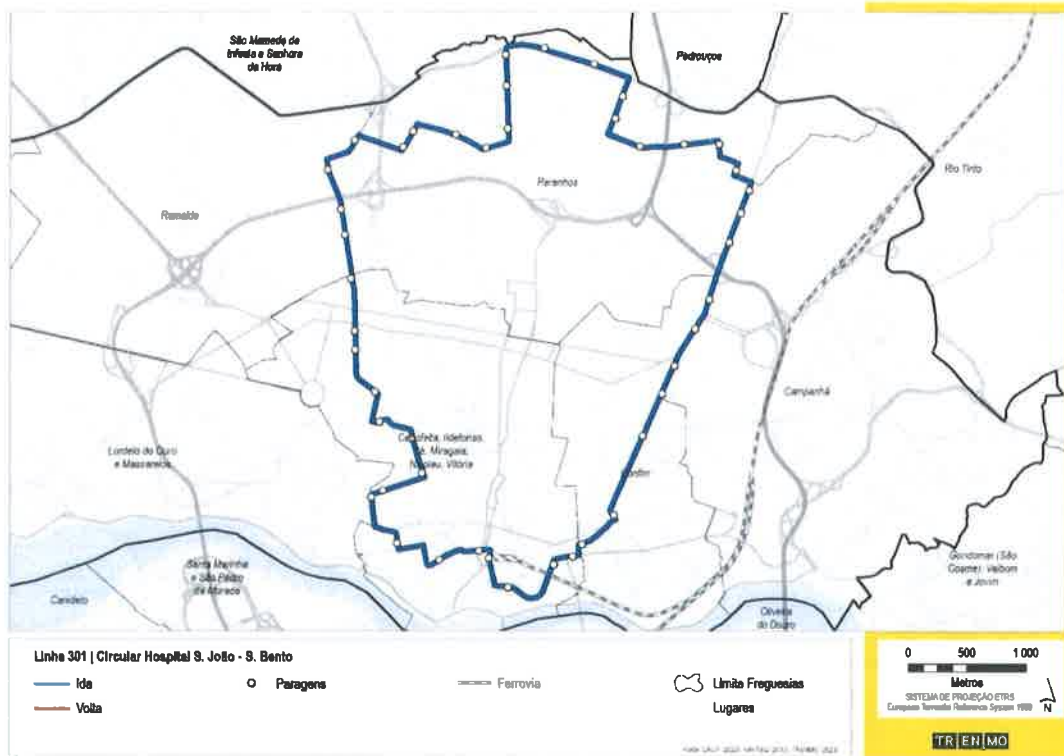
h

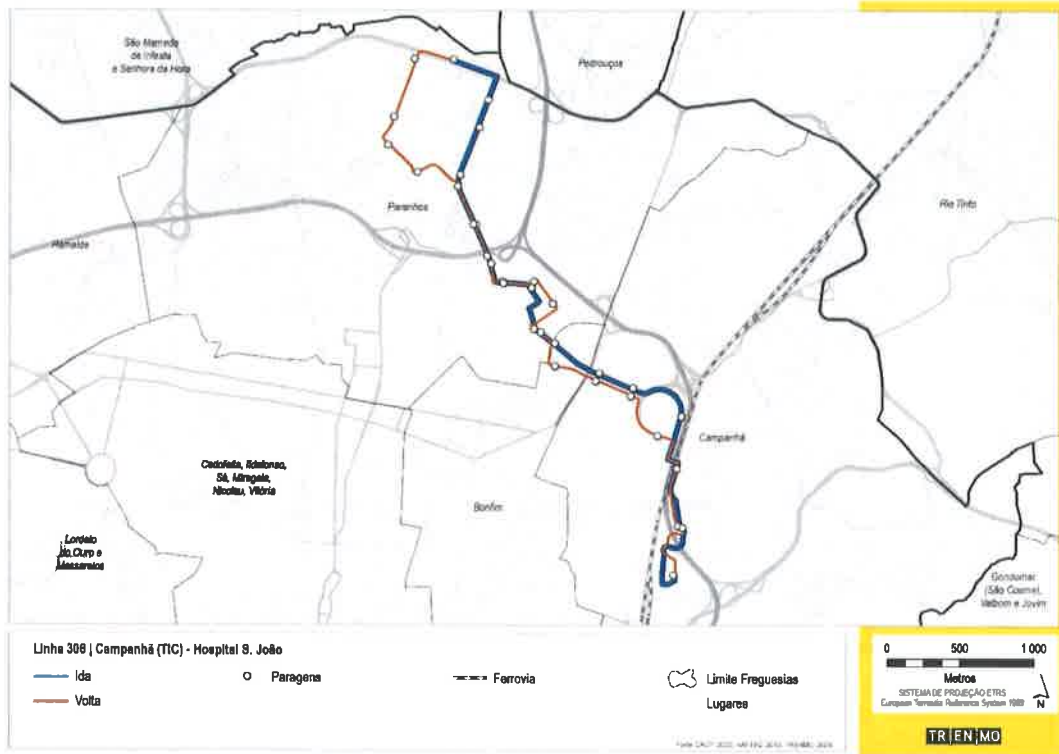
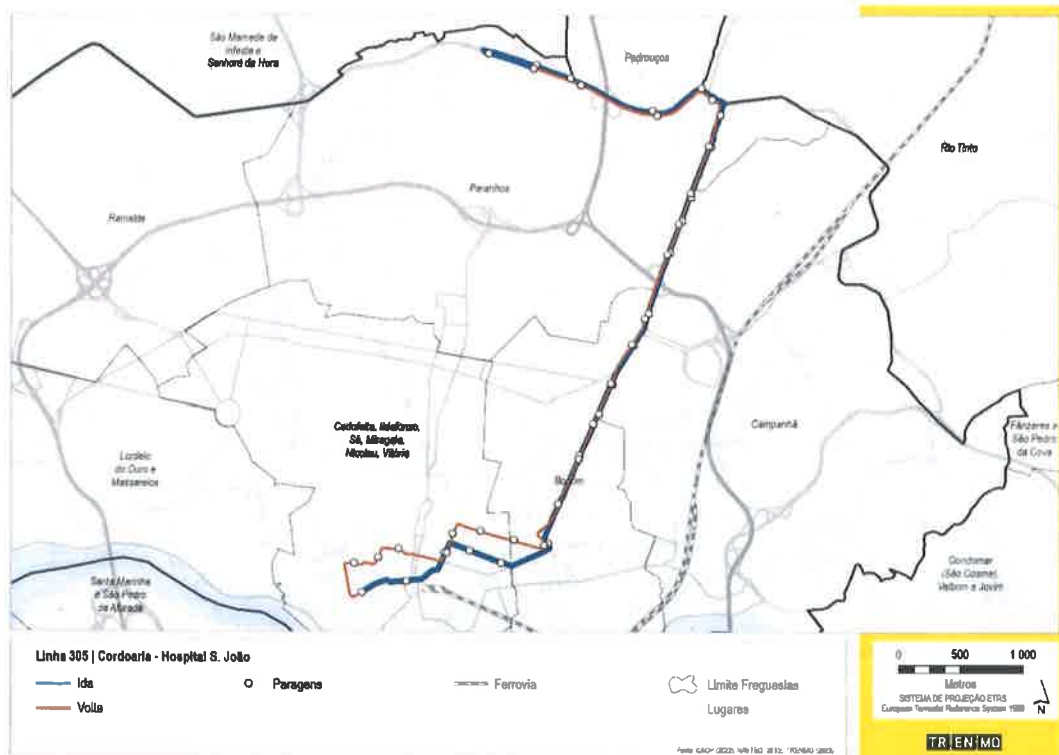


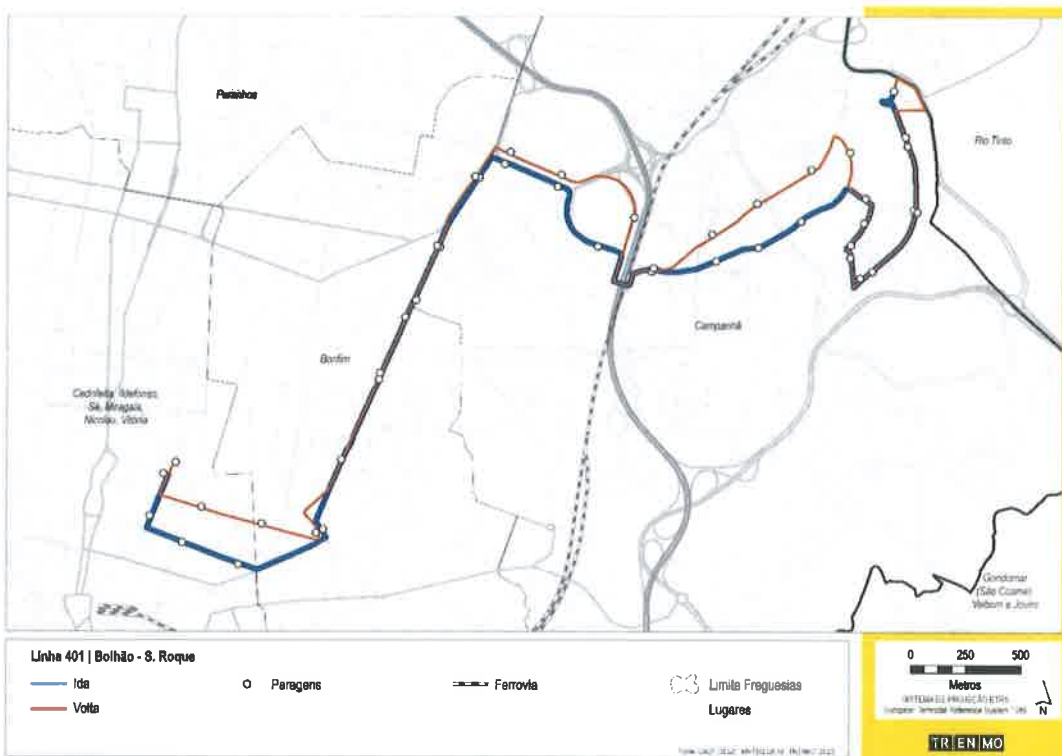
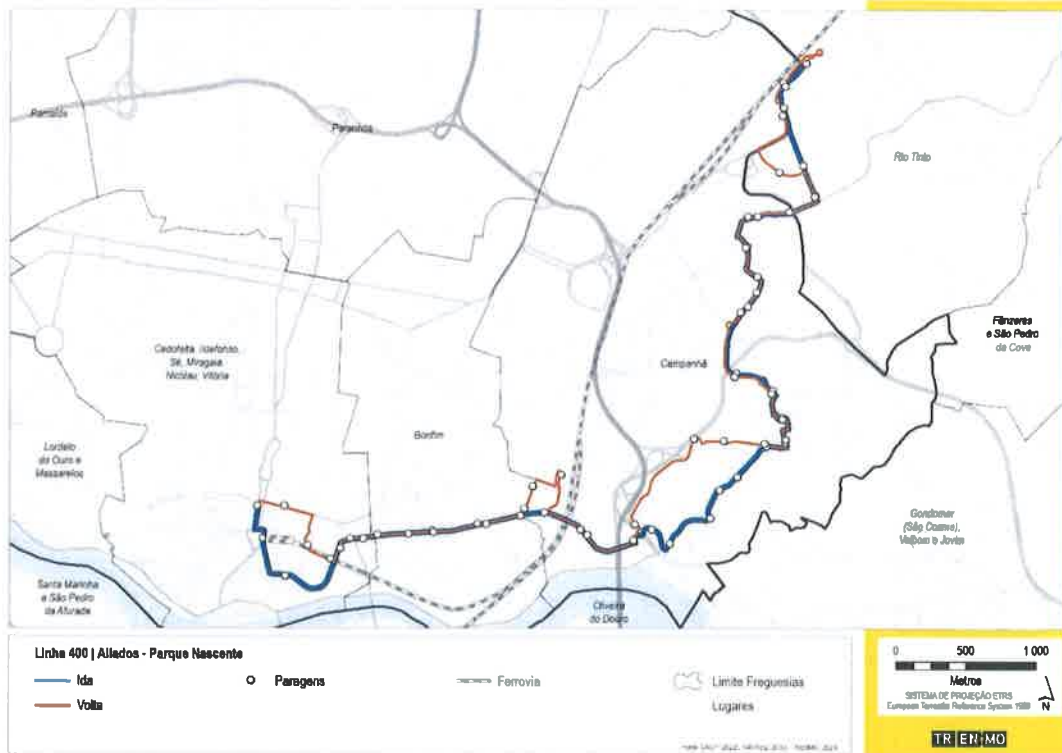


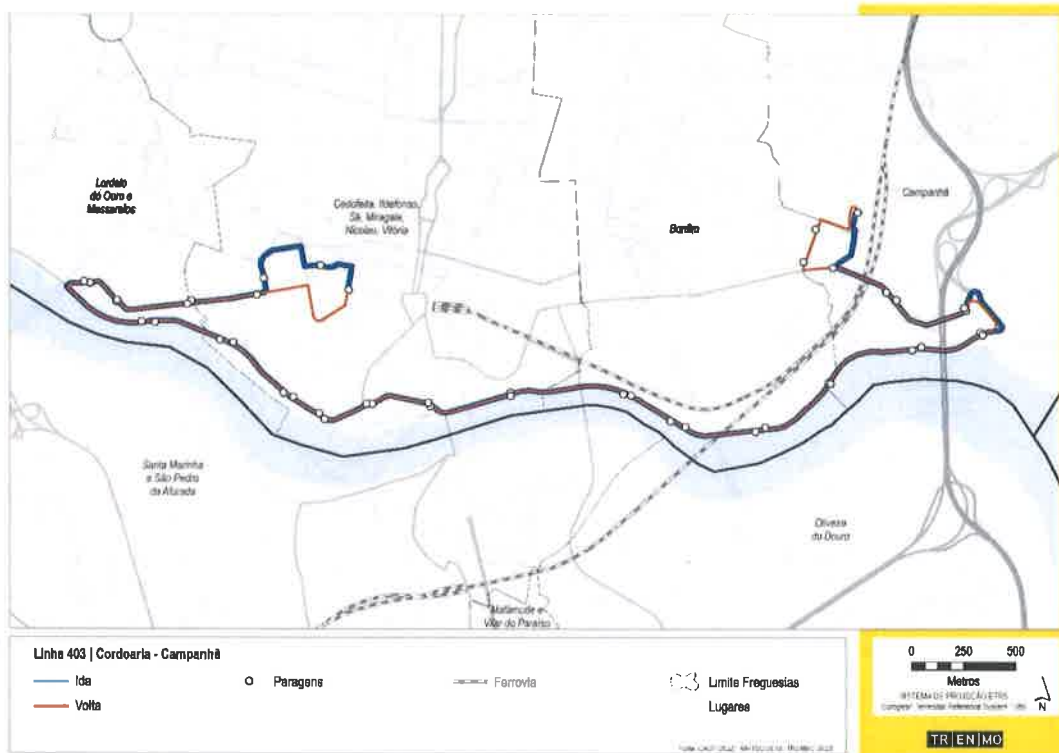
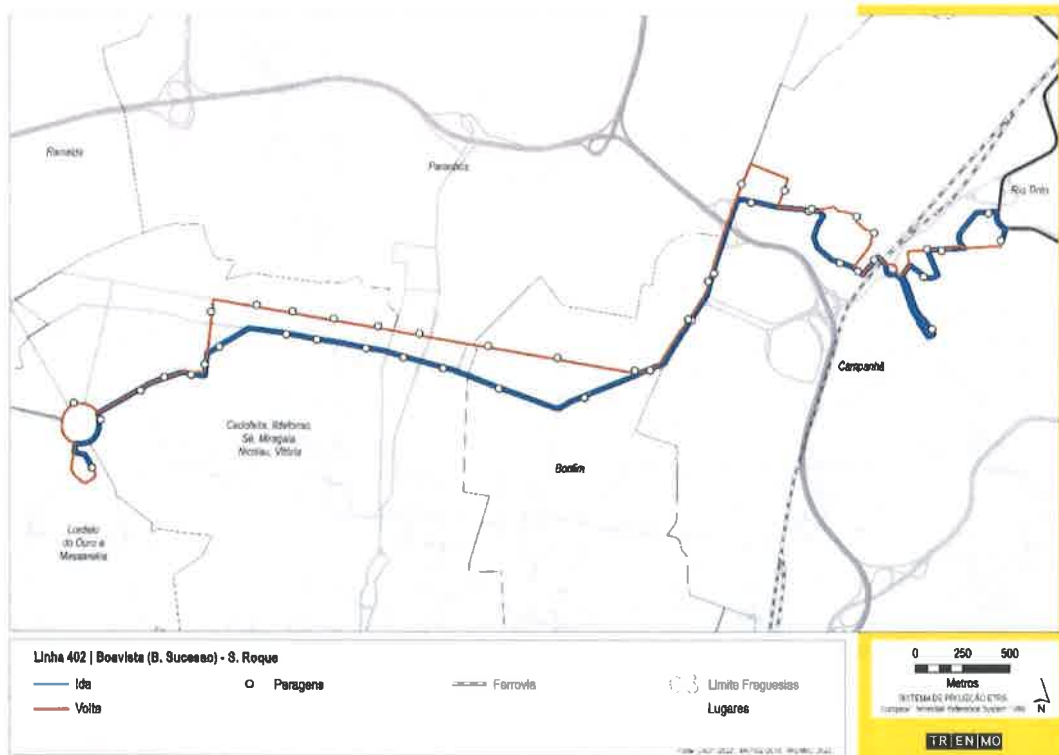


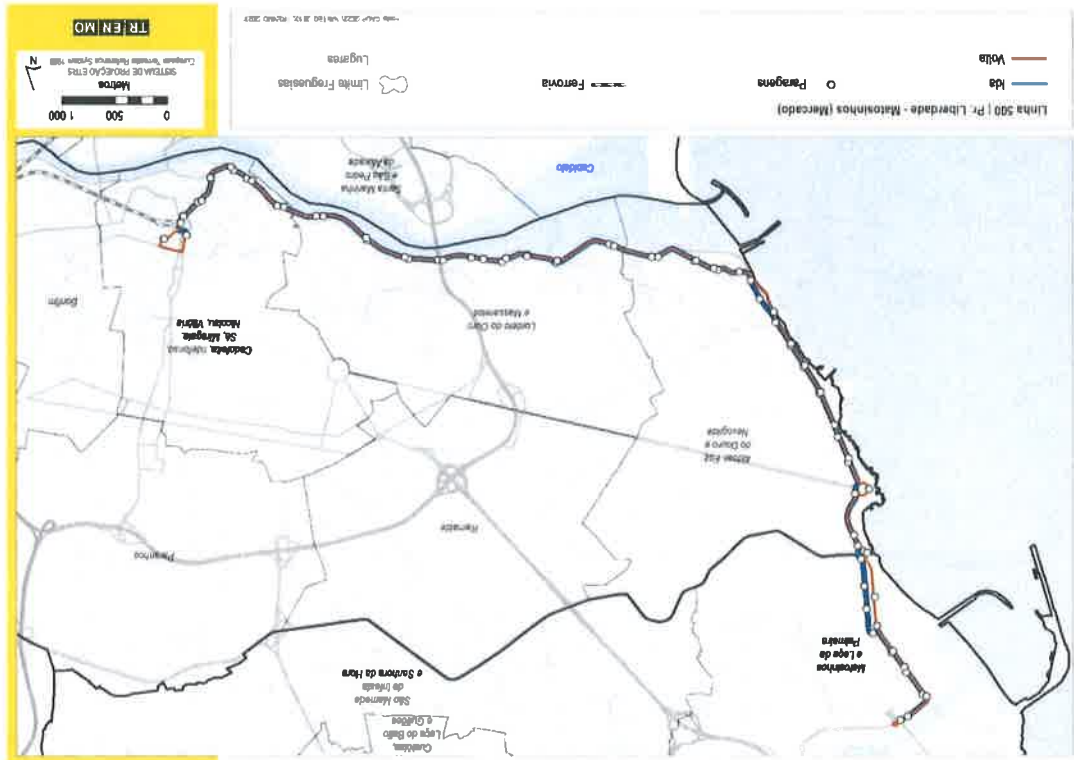
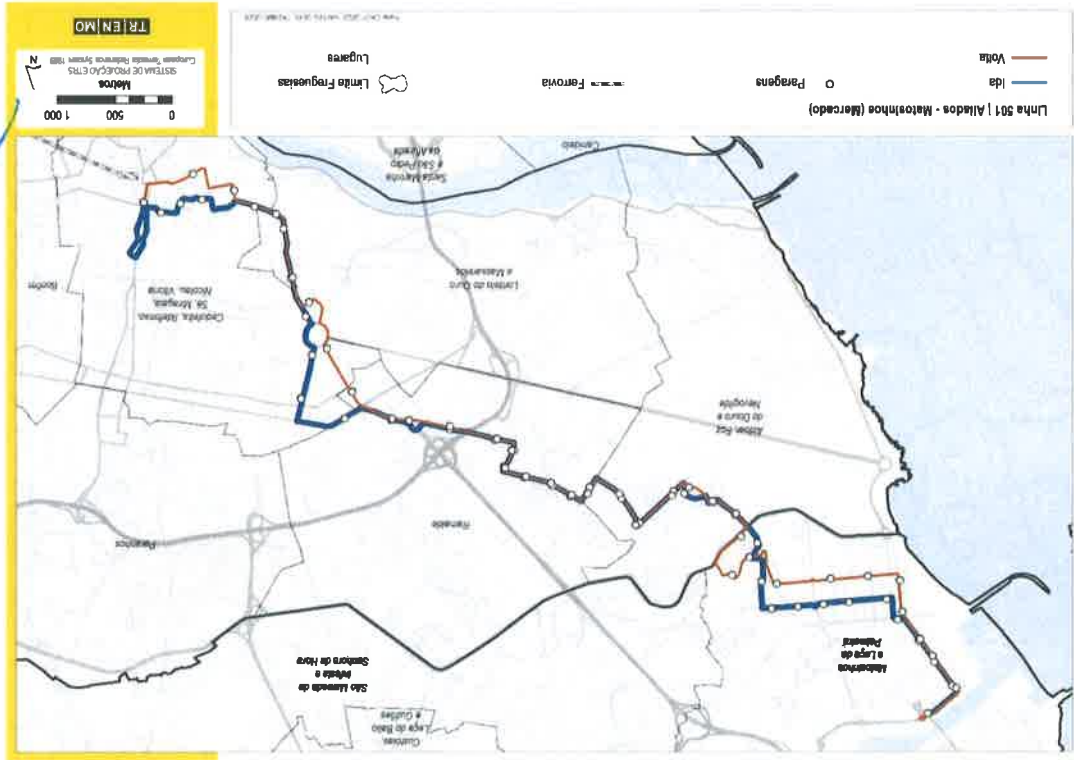










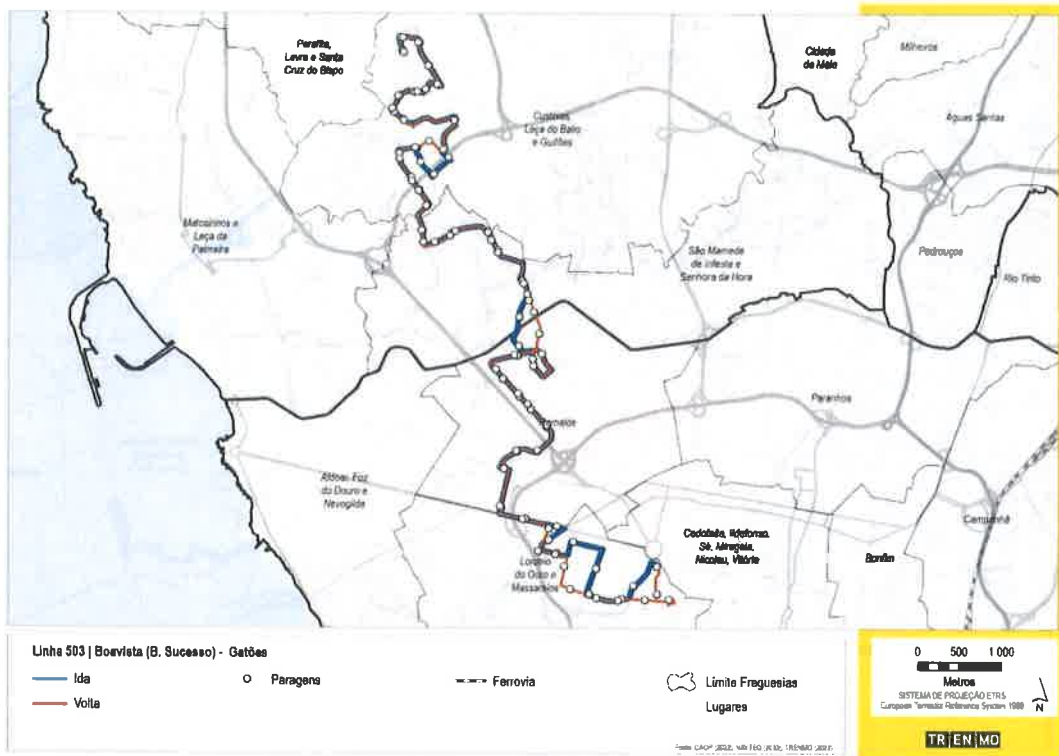
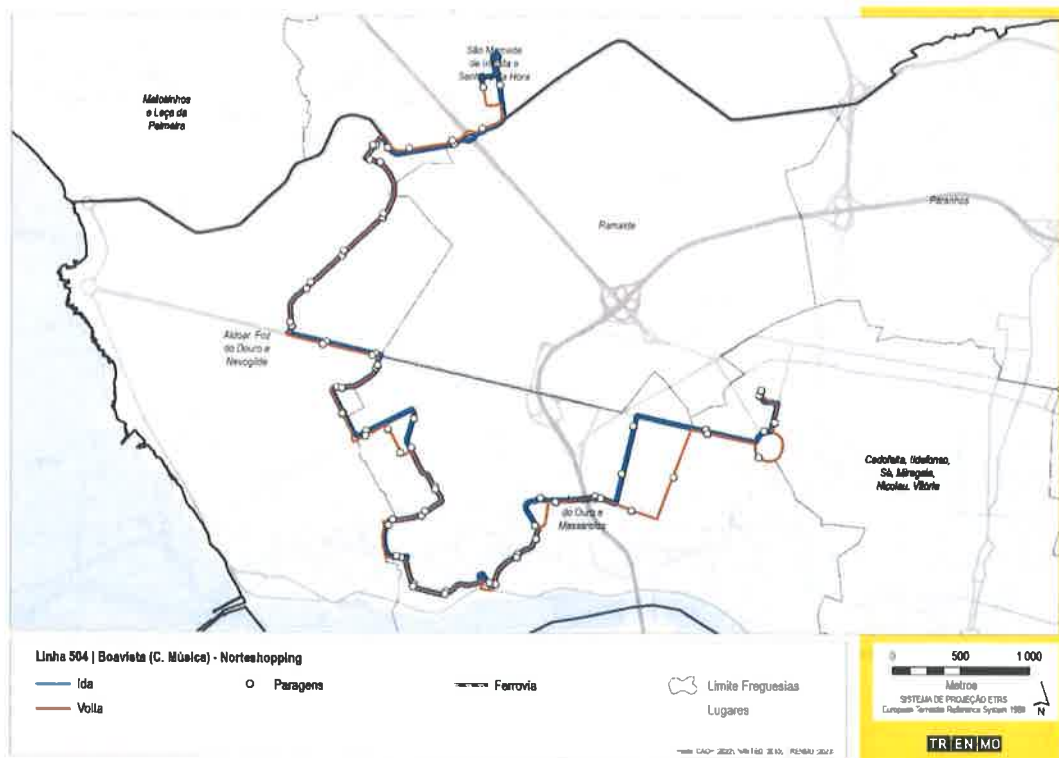


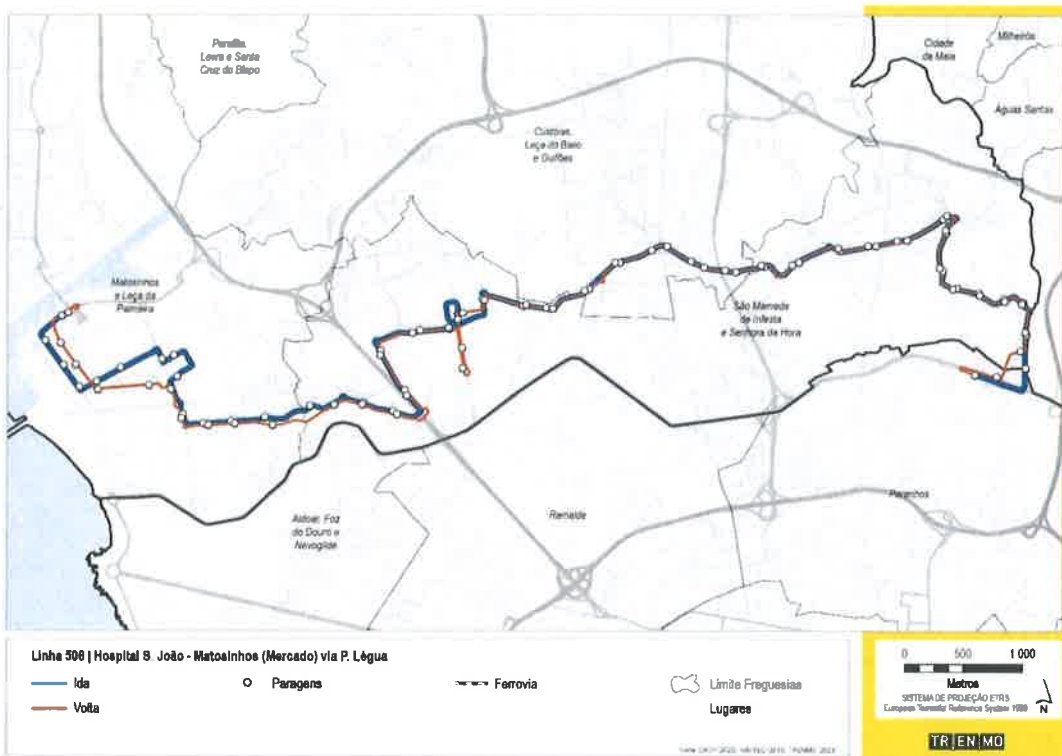
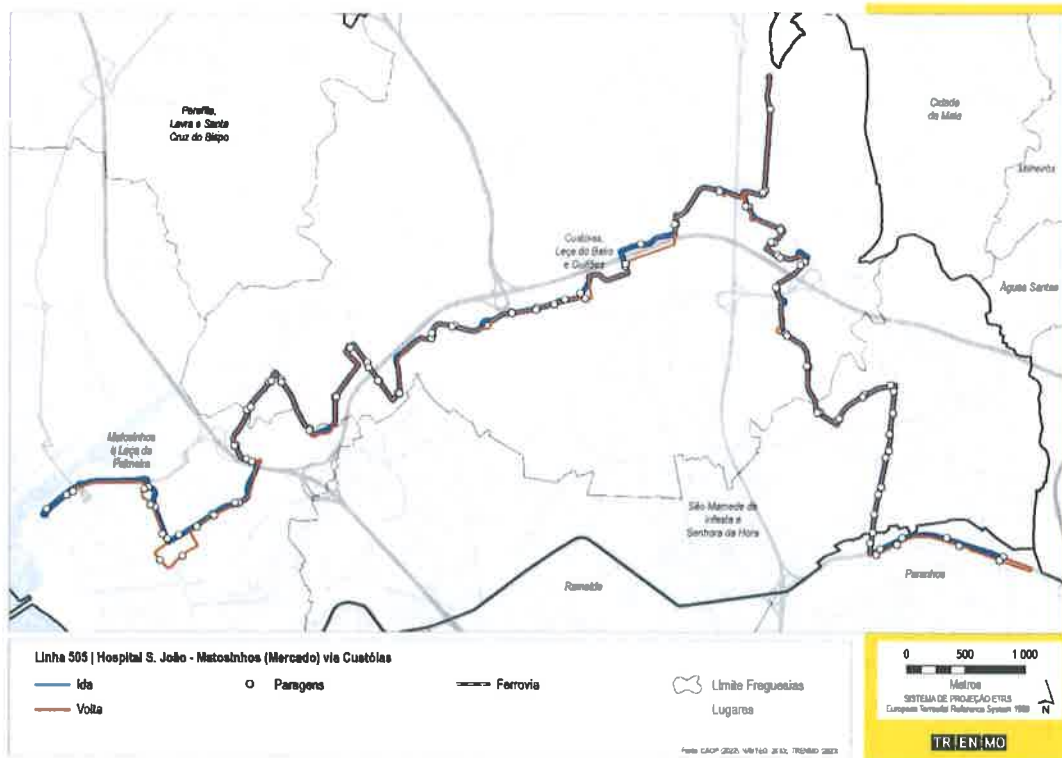
TR | EN | MO

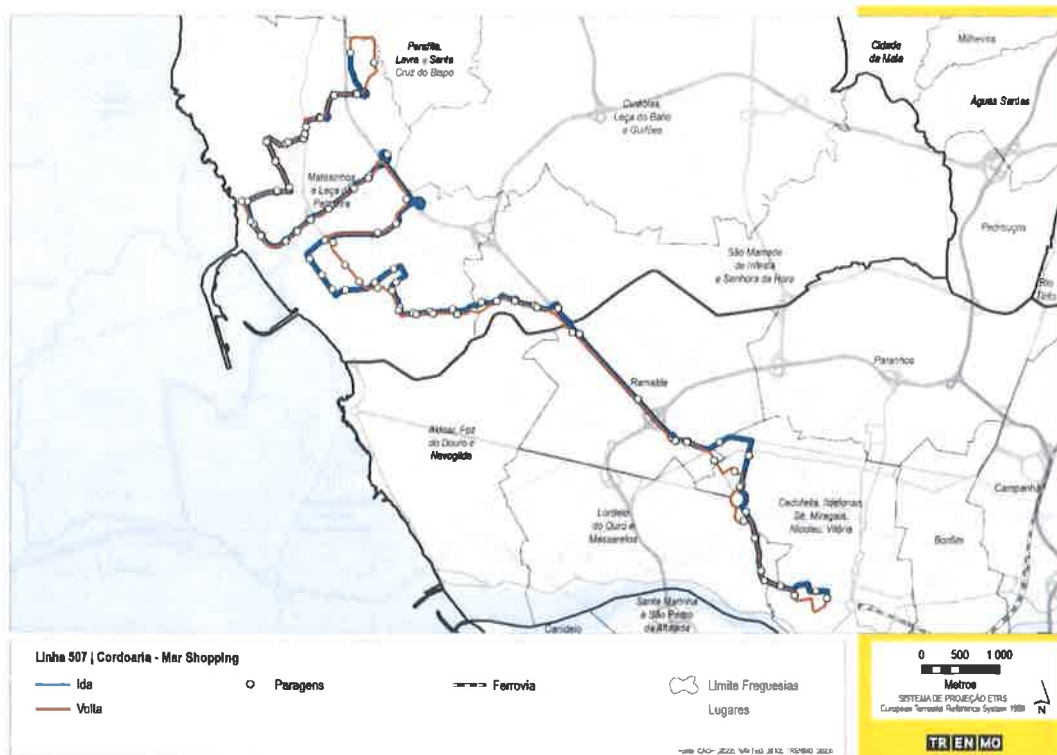
Mapa da Linha 501 | Aliados - Matosinhos (Mercado). O mapa mostra a rota da linha de autocarro, com a linha azul a indicar a direção da ida e a linha vermelha a indicar a direção da volta. A rota começa no Mercado de Matosinhos e termina no Aliados. O mapa inclui também a ferrovia e os limites das freguesias.

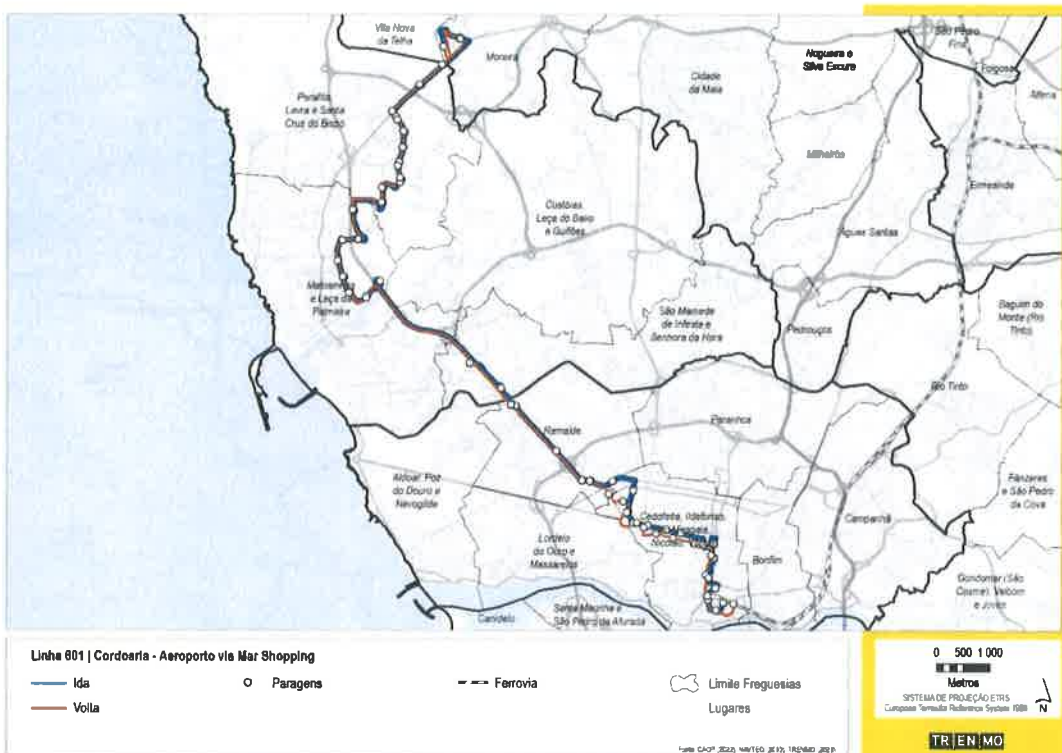
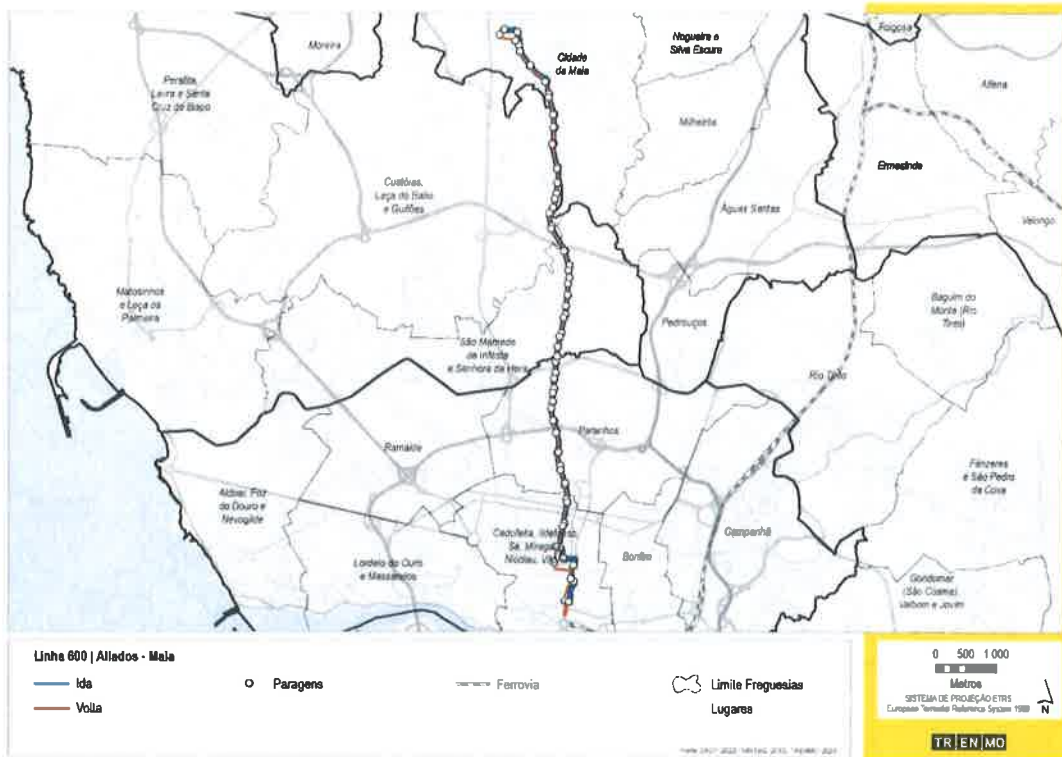
TR | EN | MO

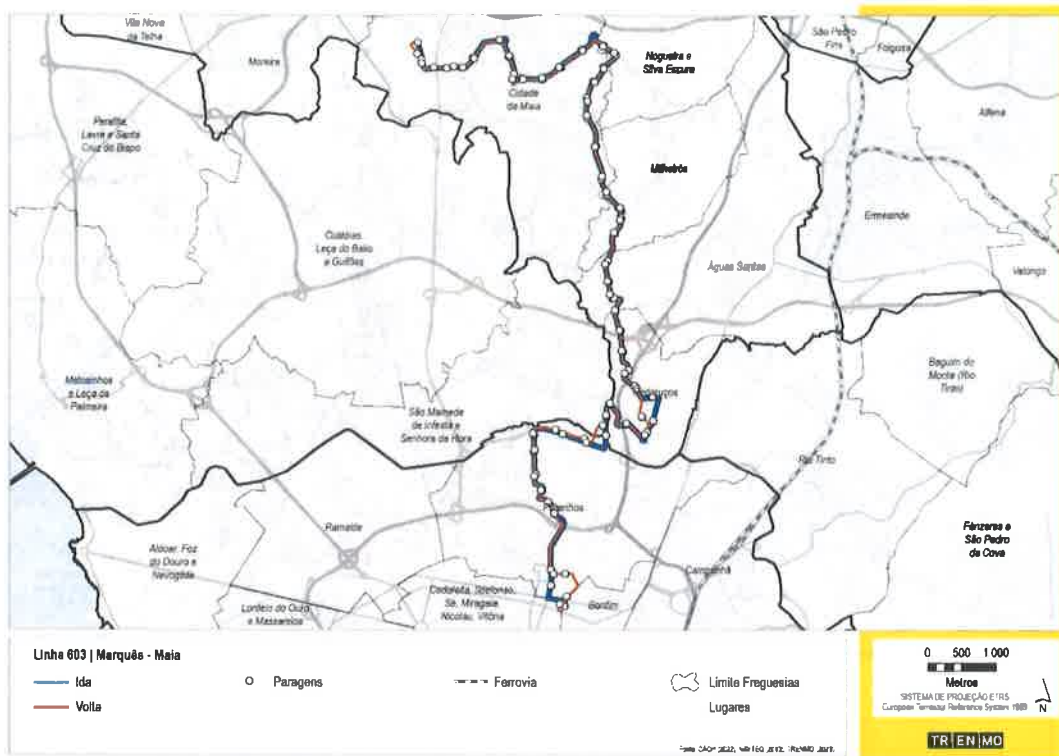
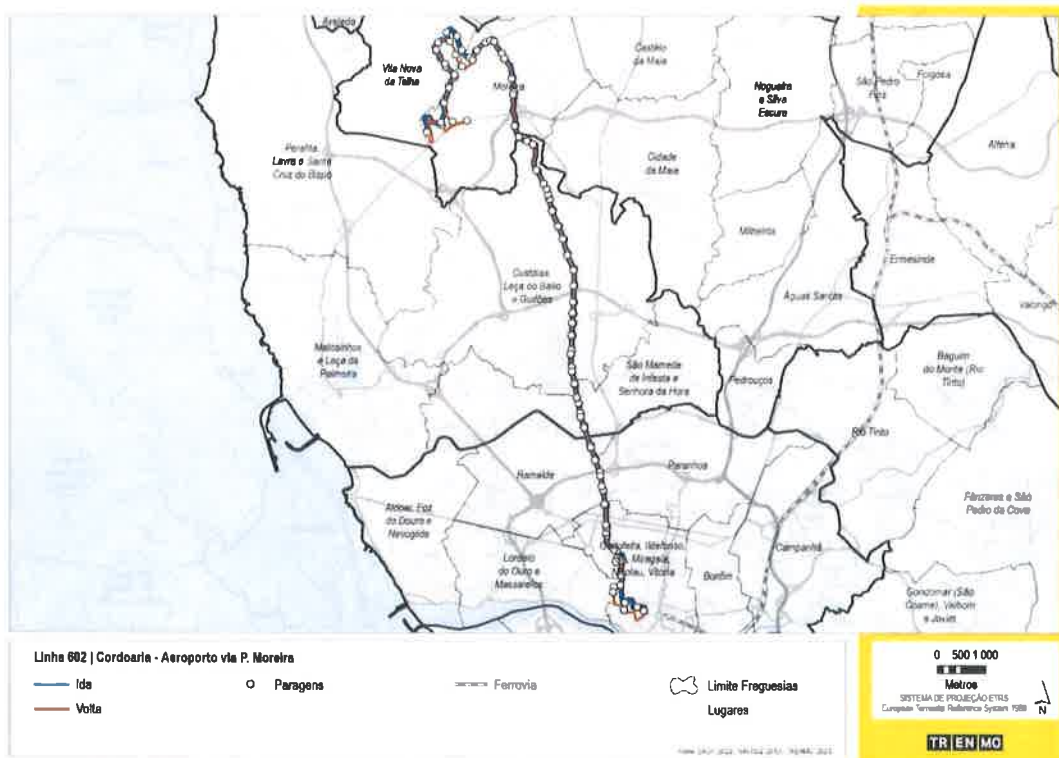
Mapa da Linha 501 | Pr. Liberdade - Matosinhos (Mercado). O mapa mostra a rota da linha de autocarro, com a linha azul a indicar a direção da ida e a linha vermelha a indicar a direção da volta. A rota começa no Mercado de Matosinhos e termina na Pr. Liberdade. O mapa inclui também a ferrovia e os limites das freguesias.

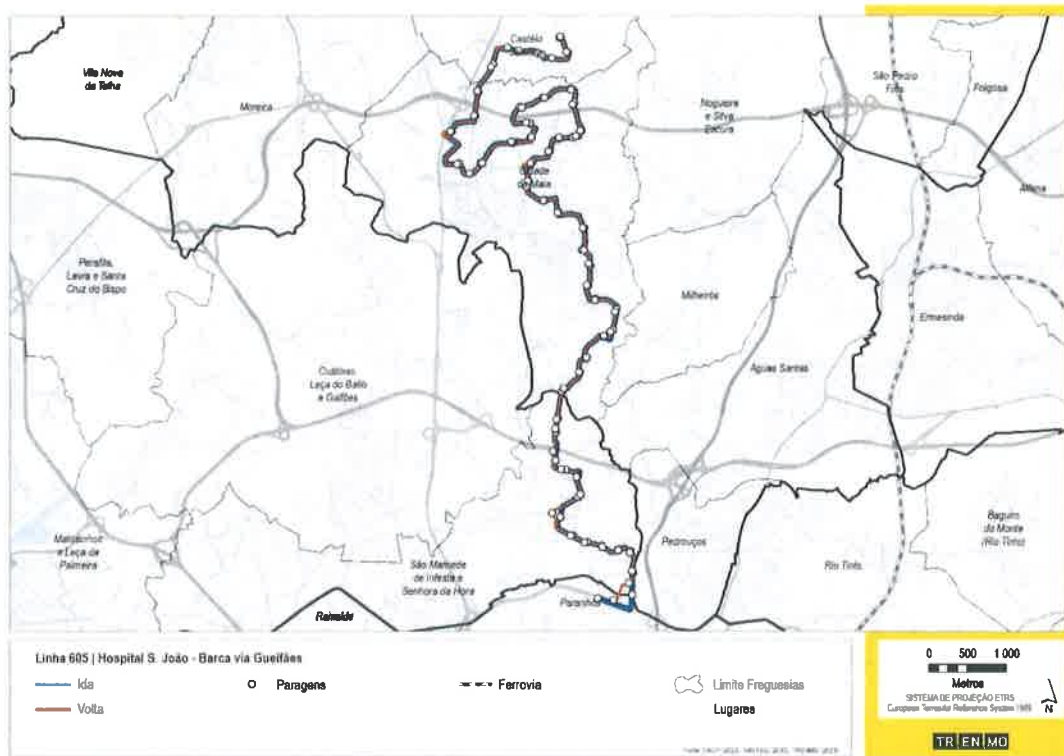
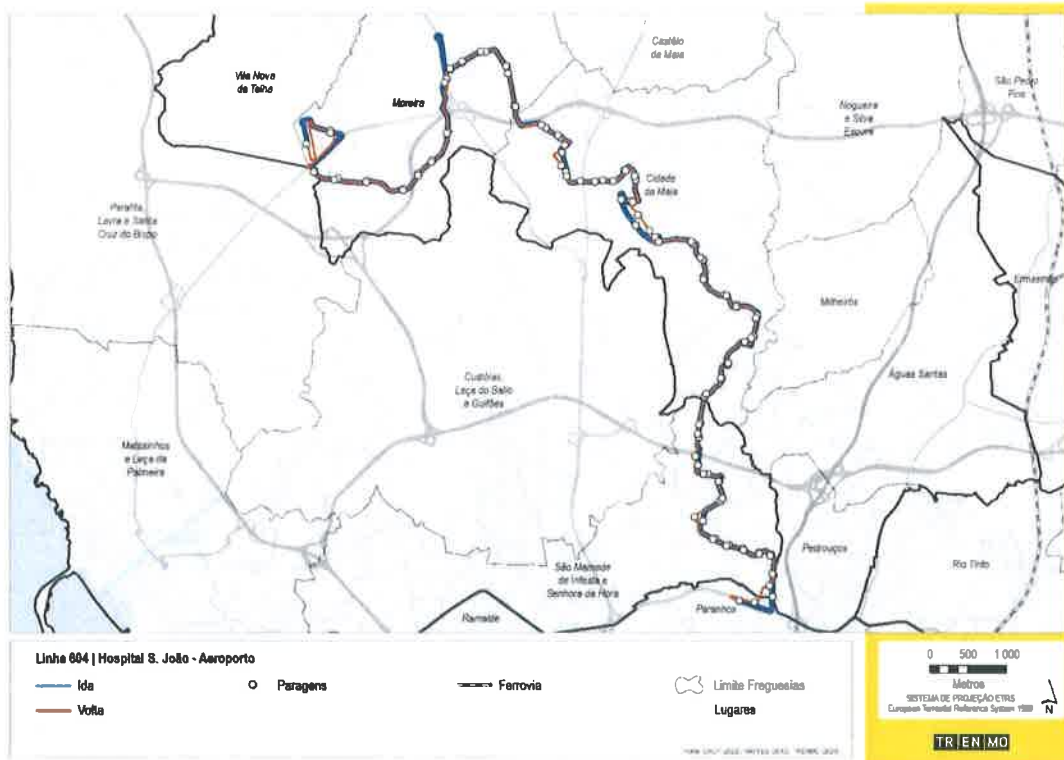


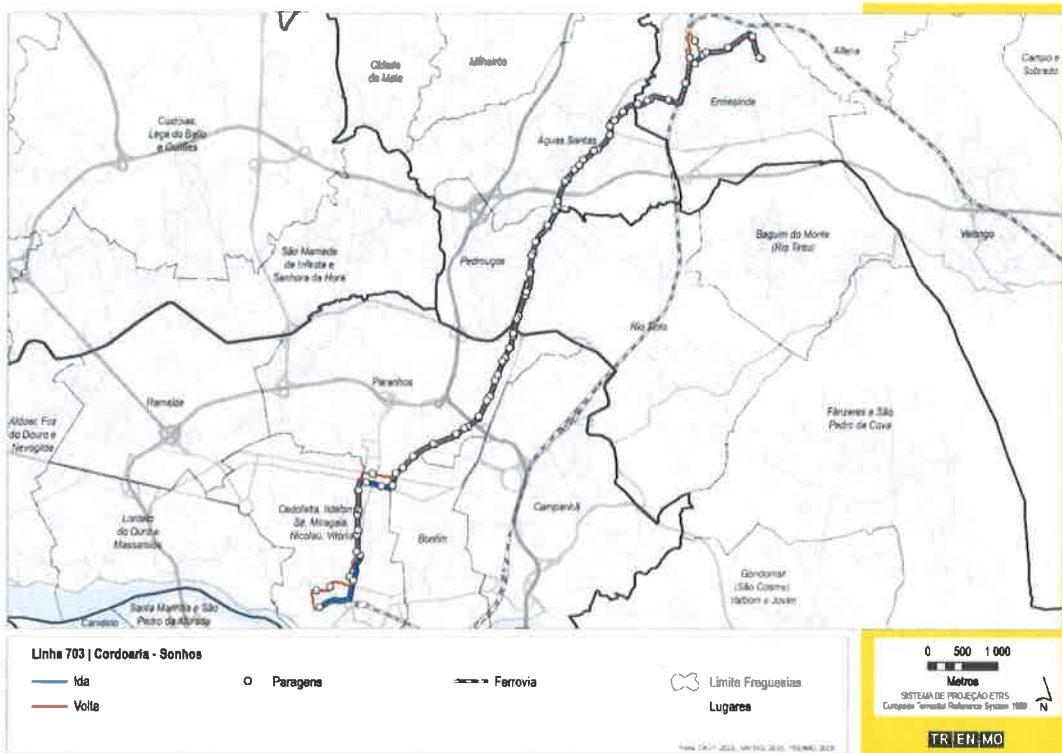
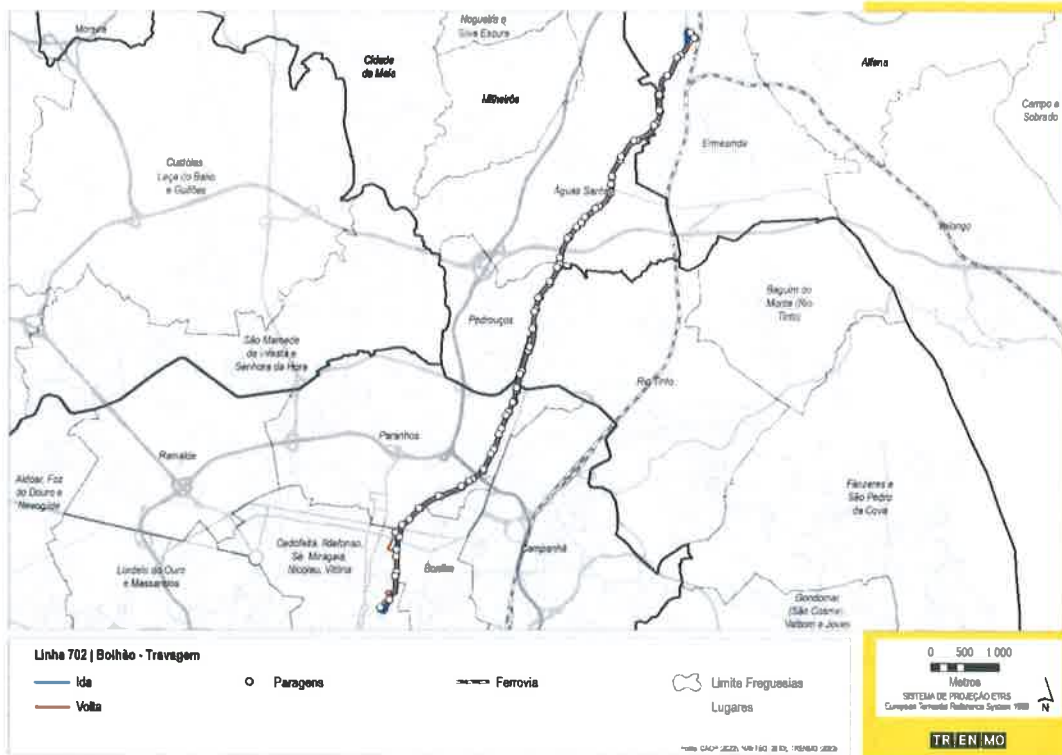


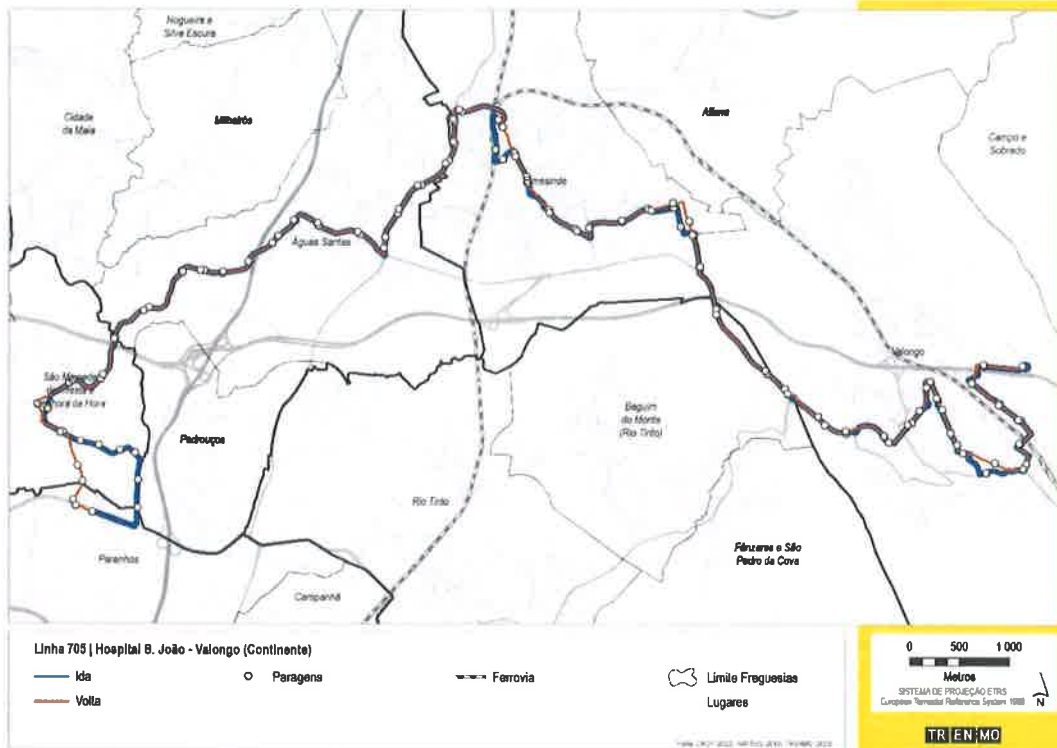
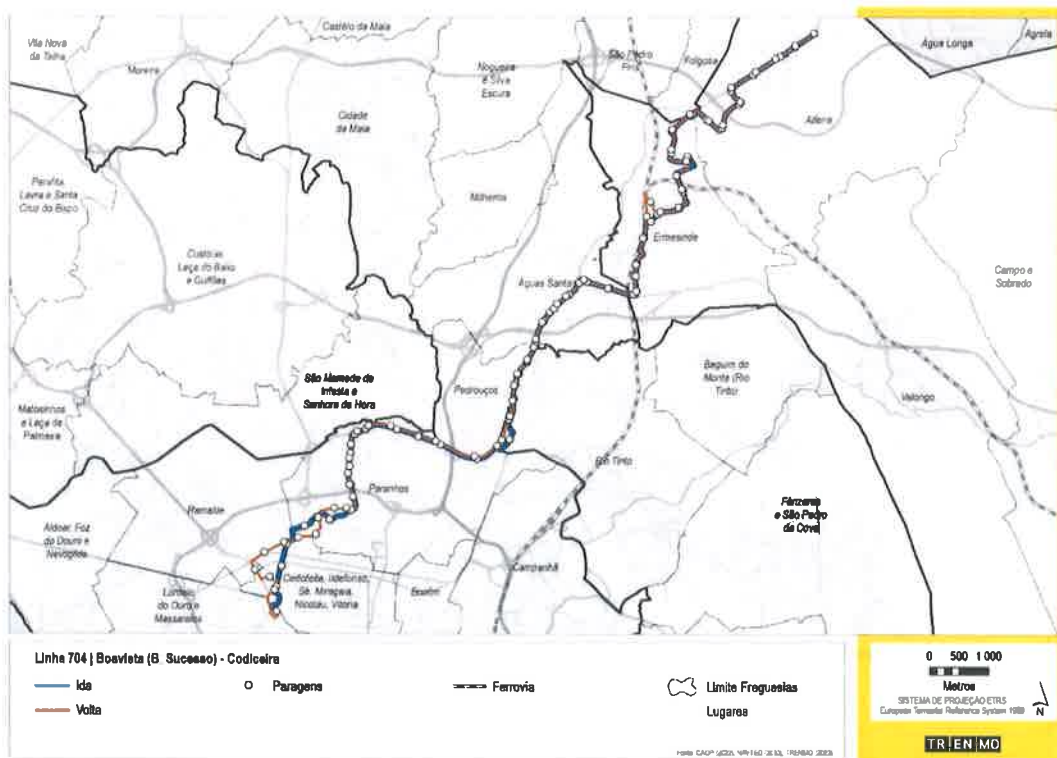


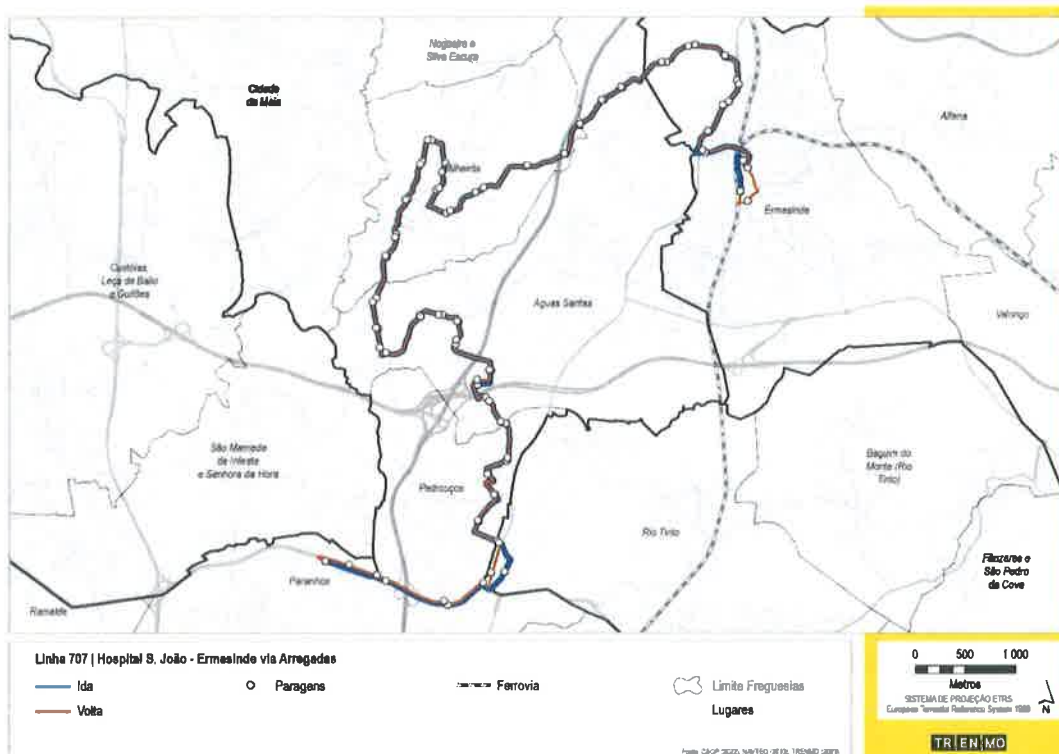
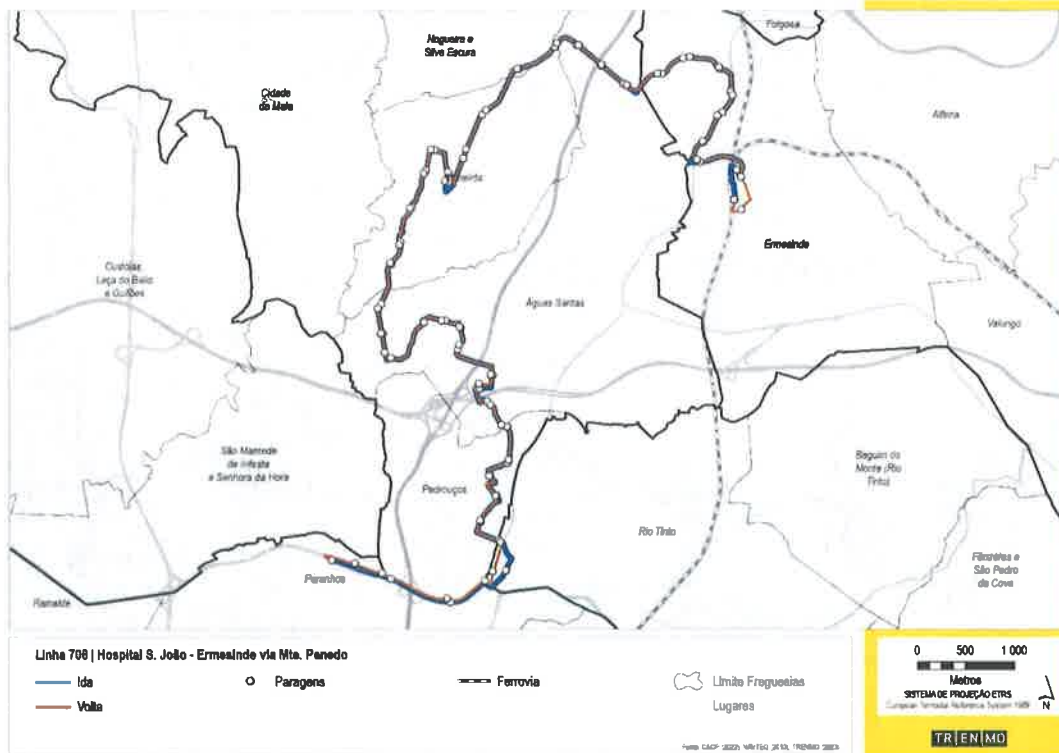


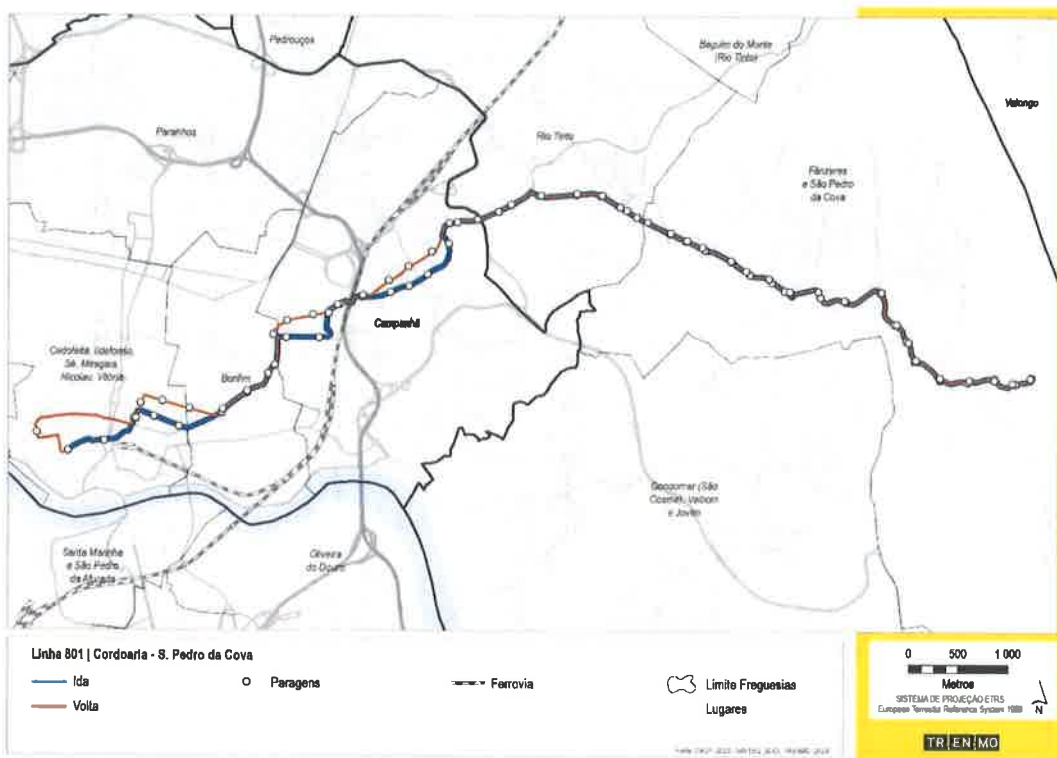
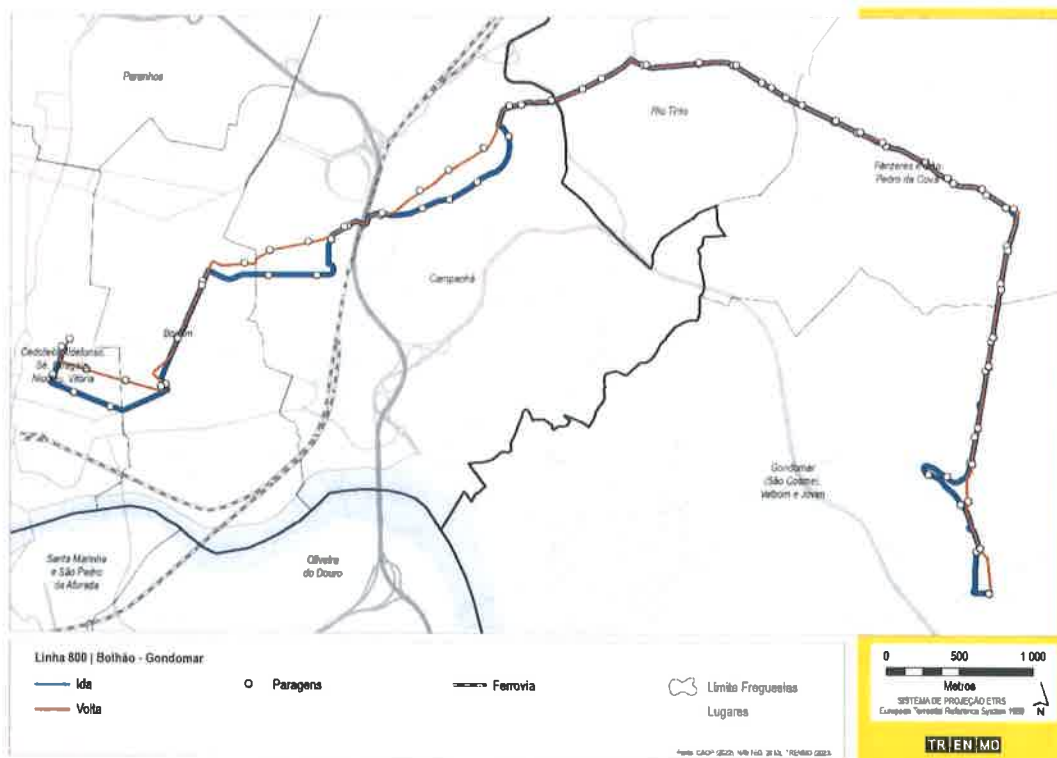


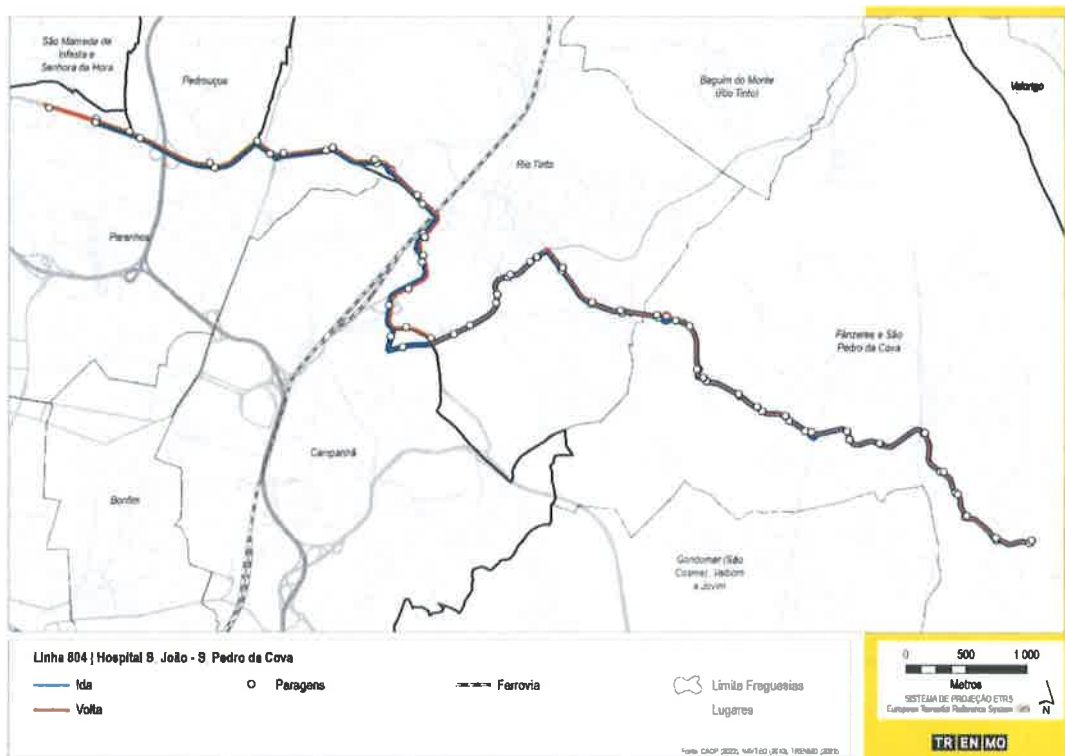
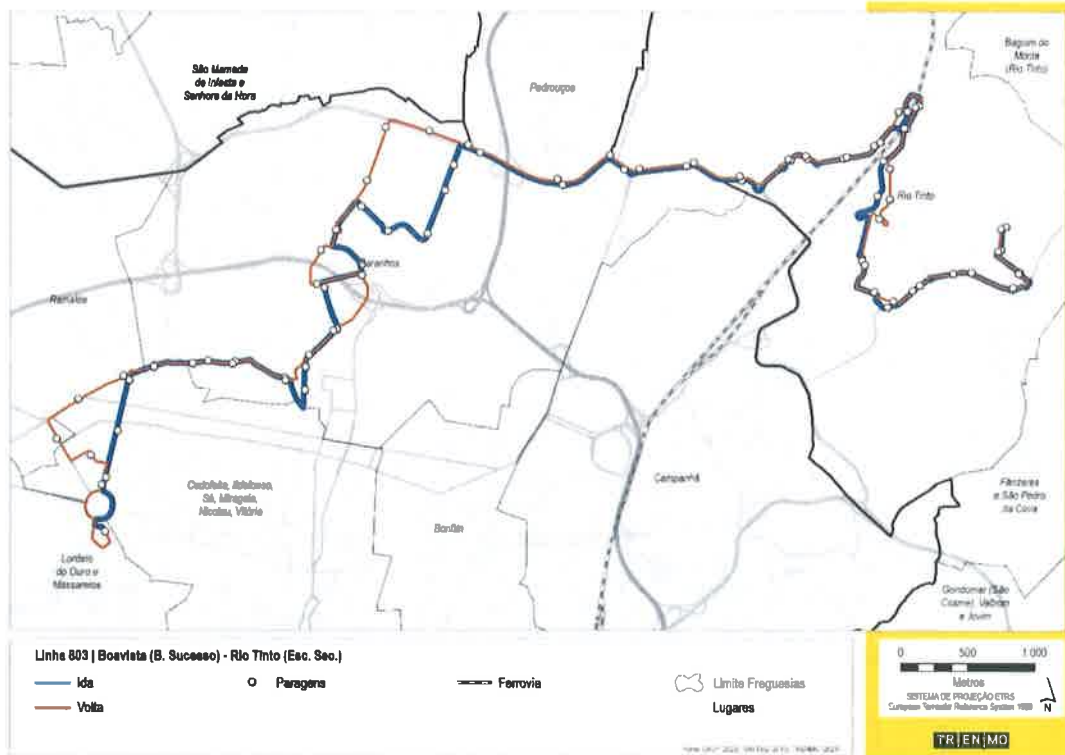


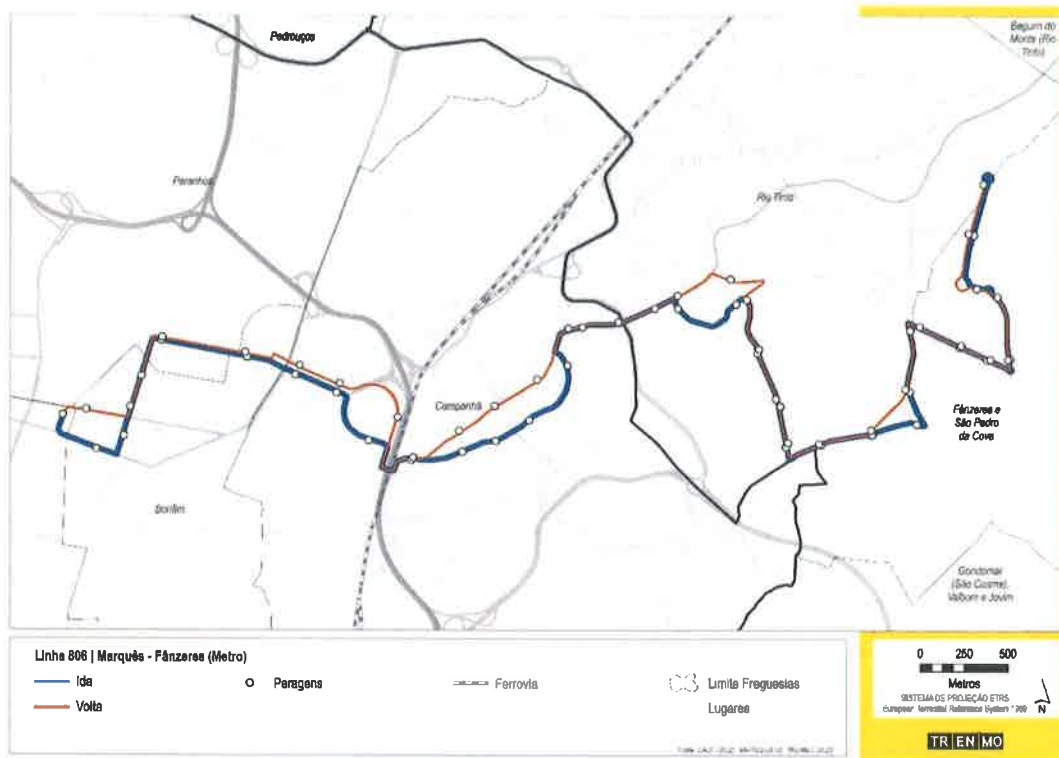
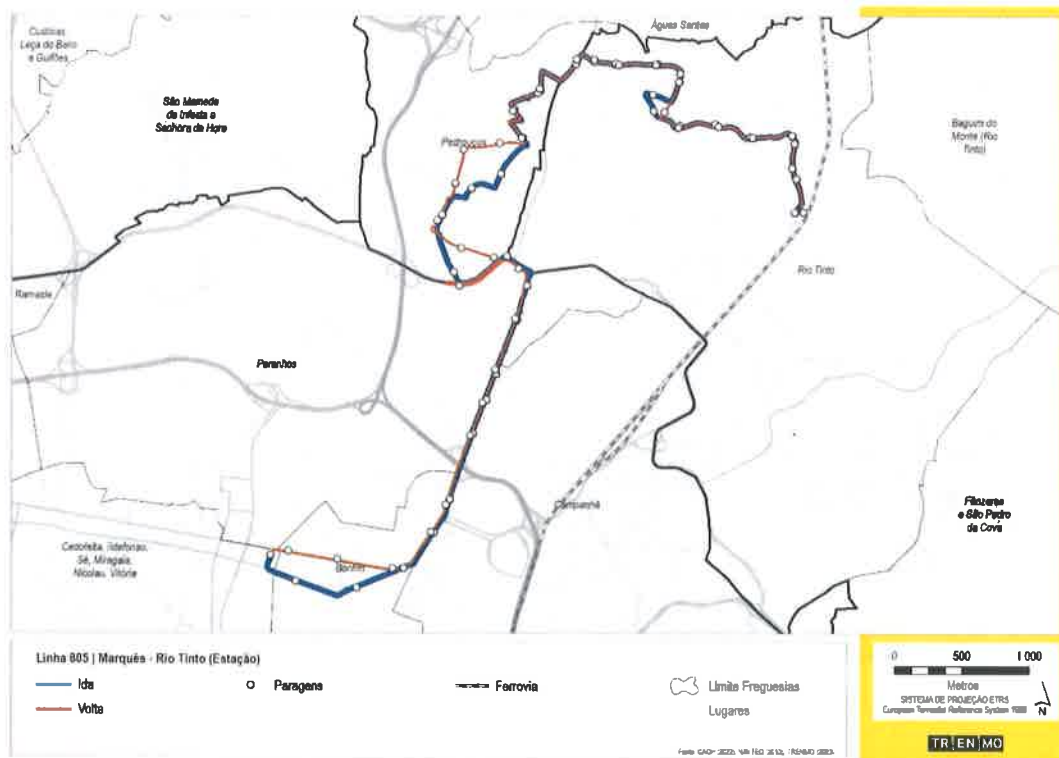


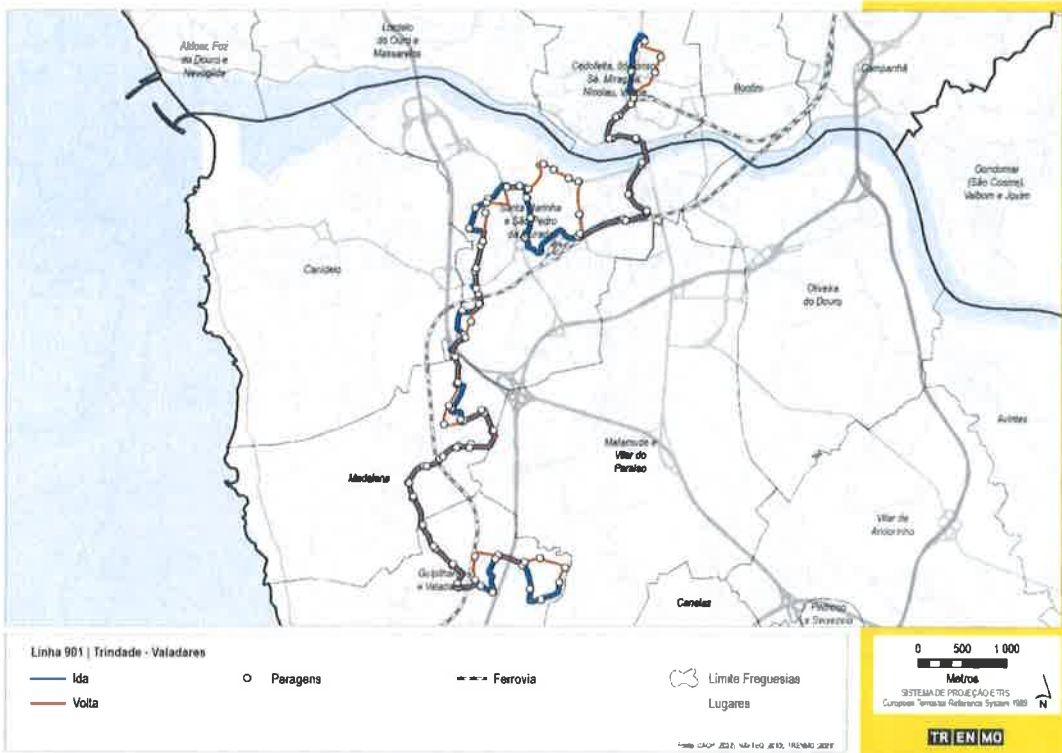
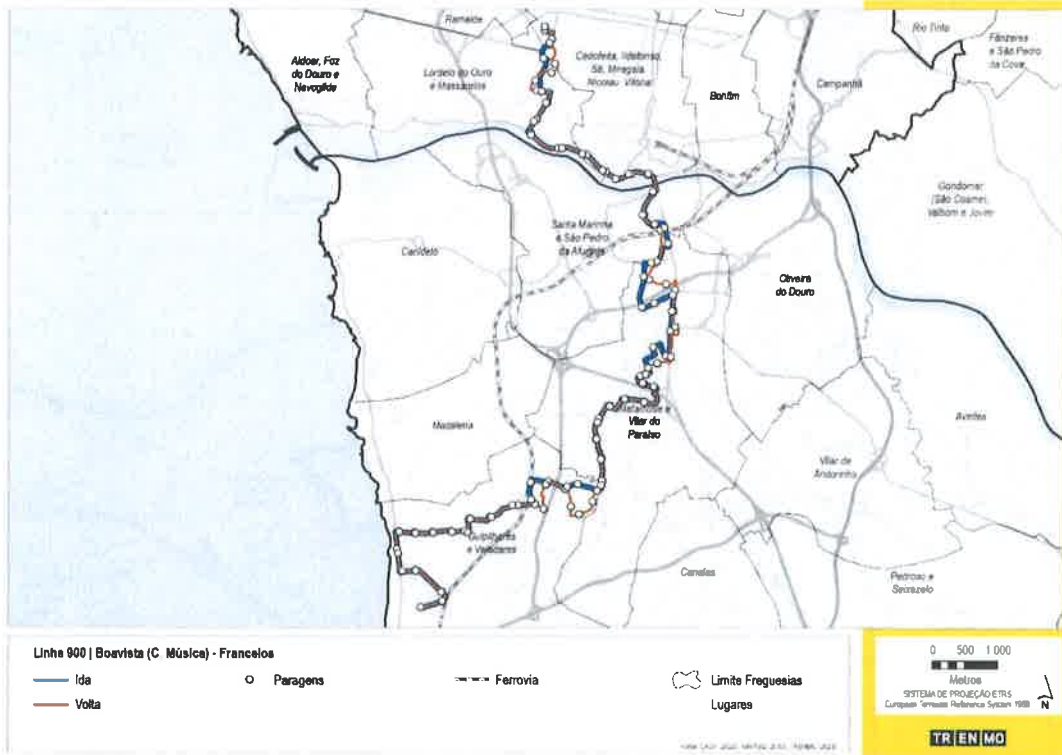


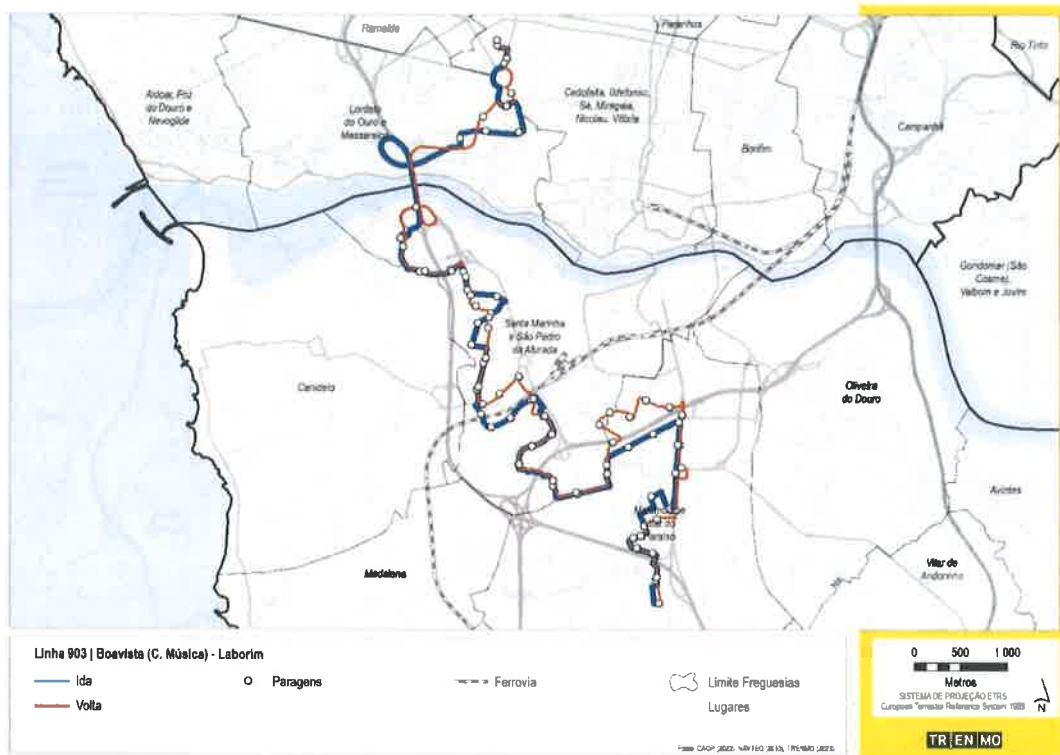
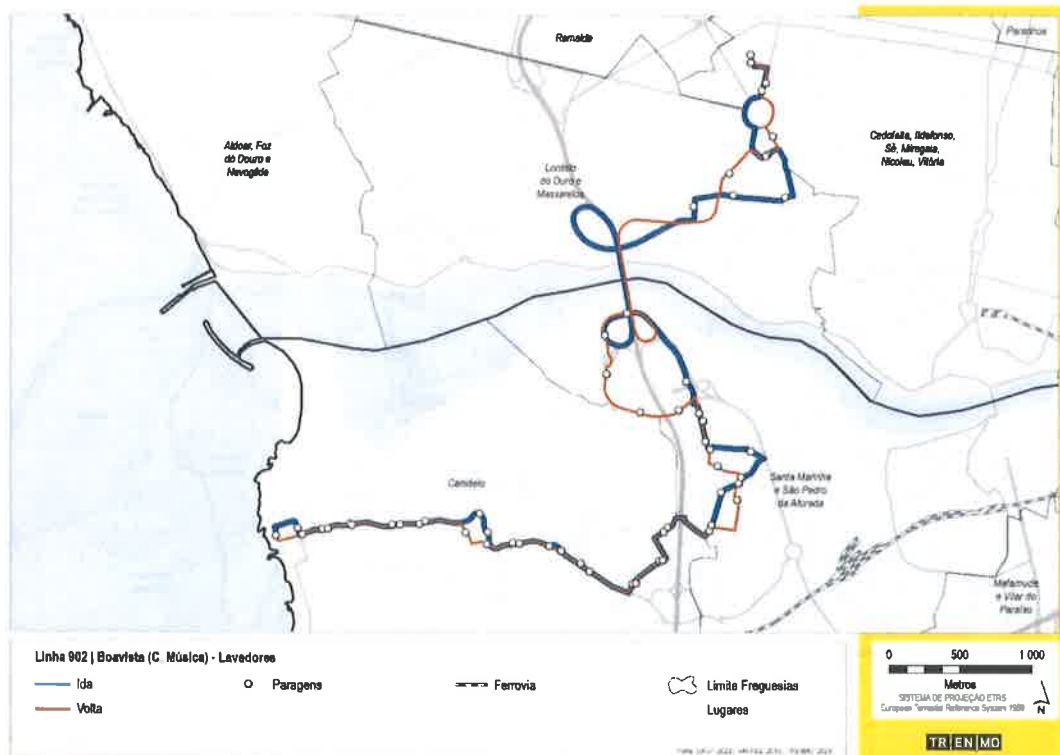


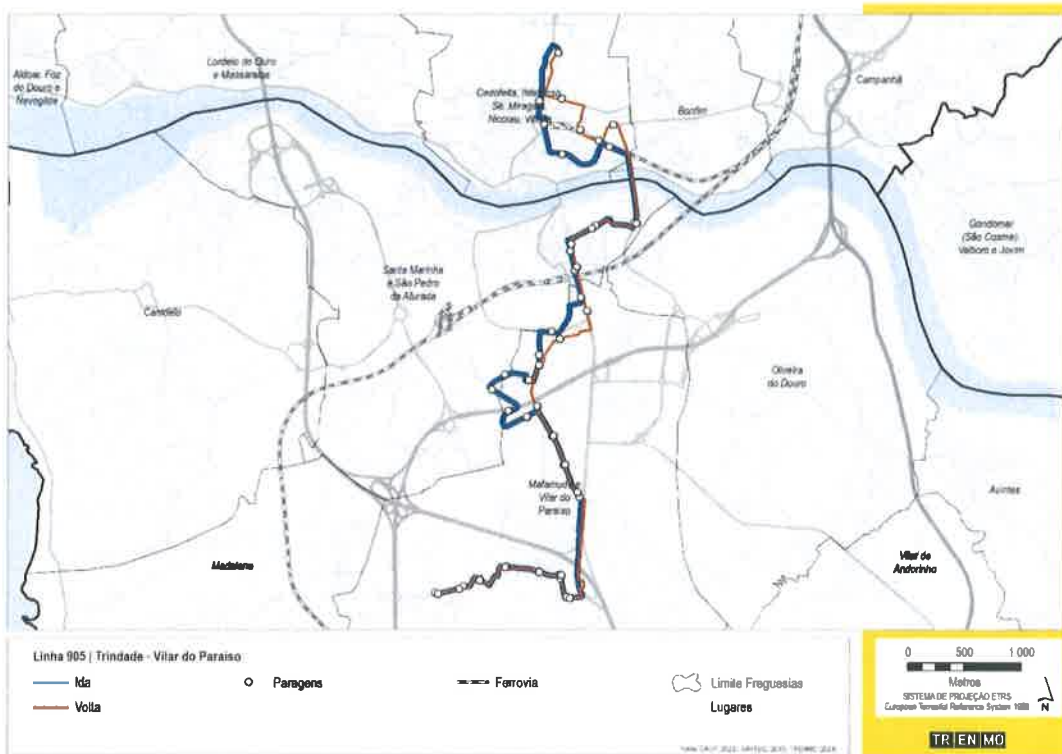
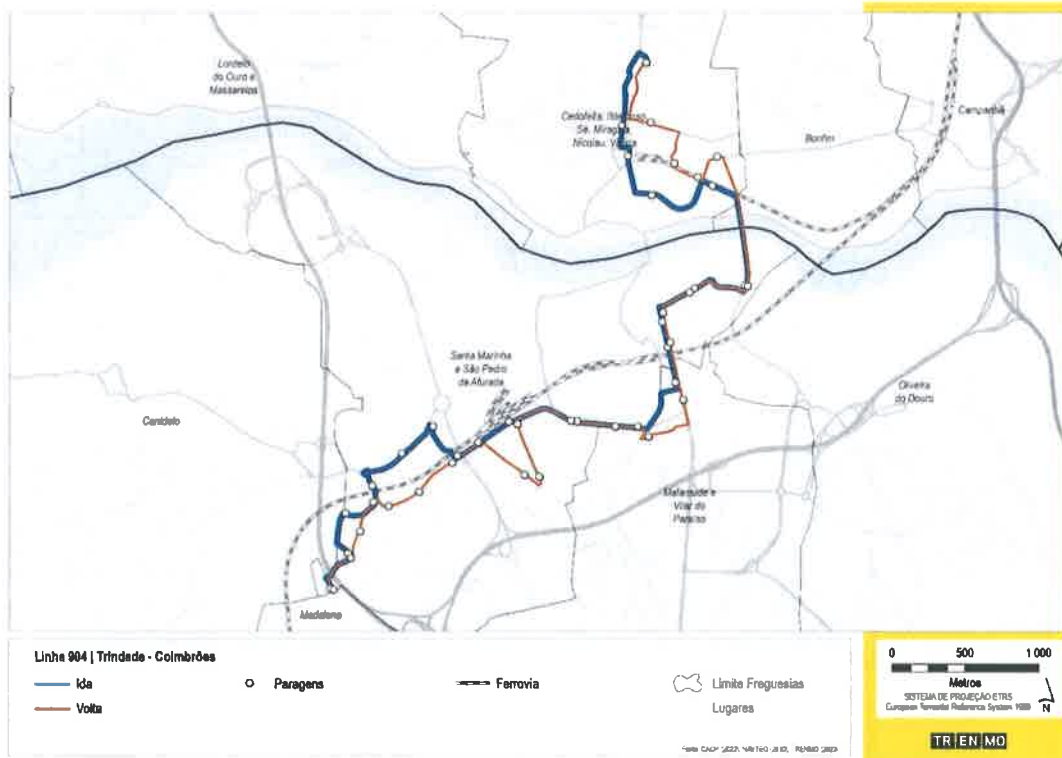


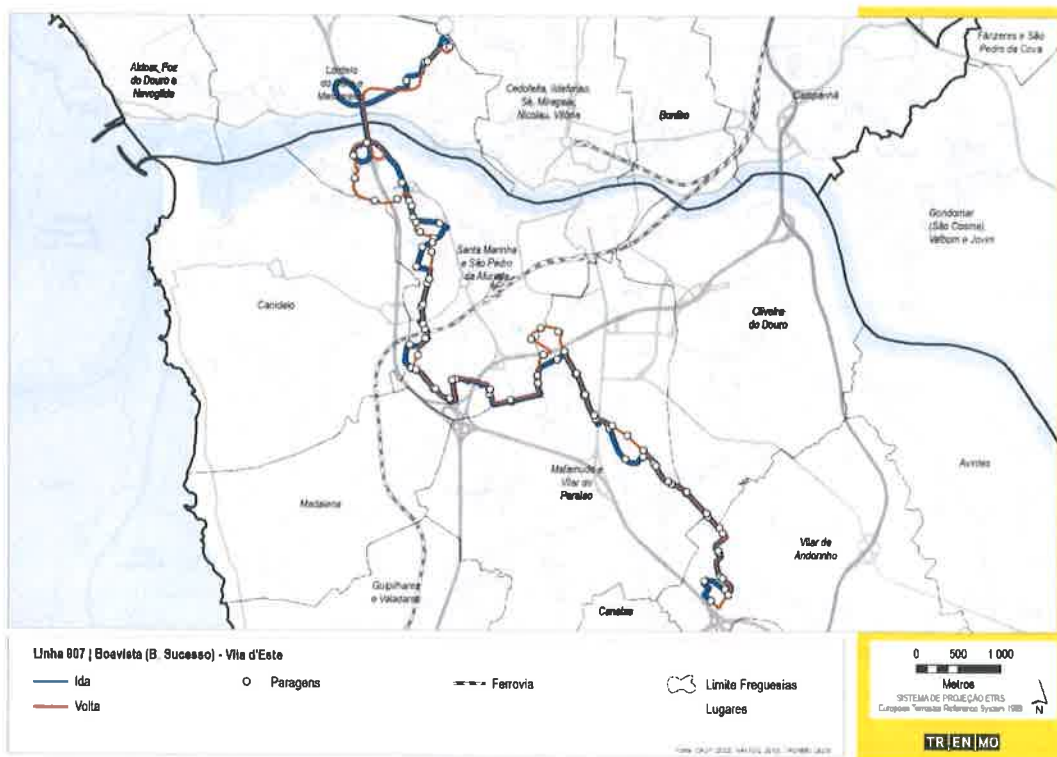
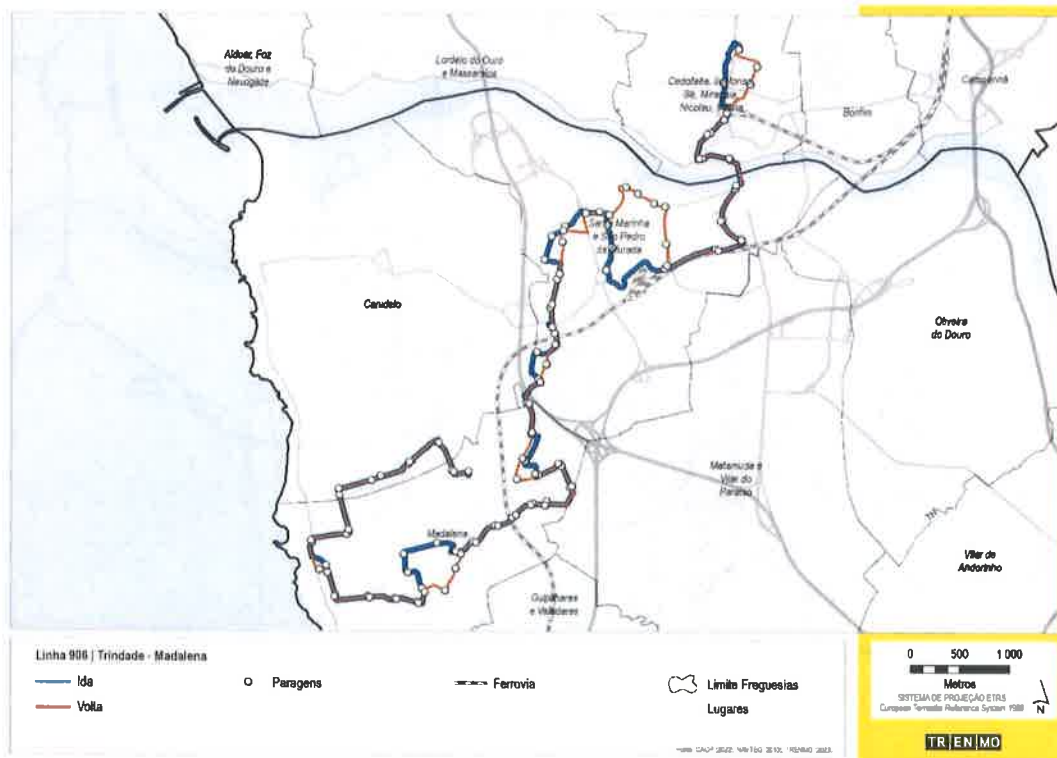












APÊNDICE 1

CENÁRIO 2

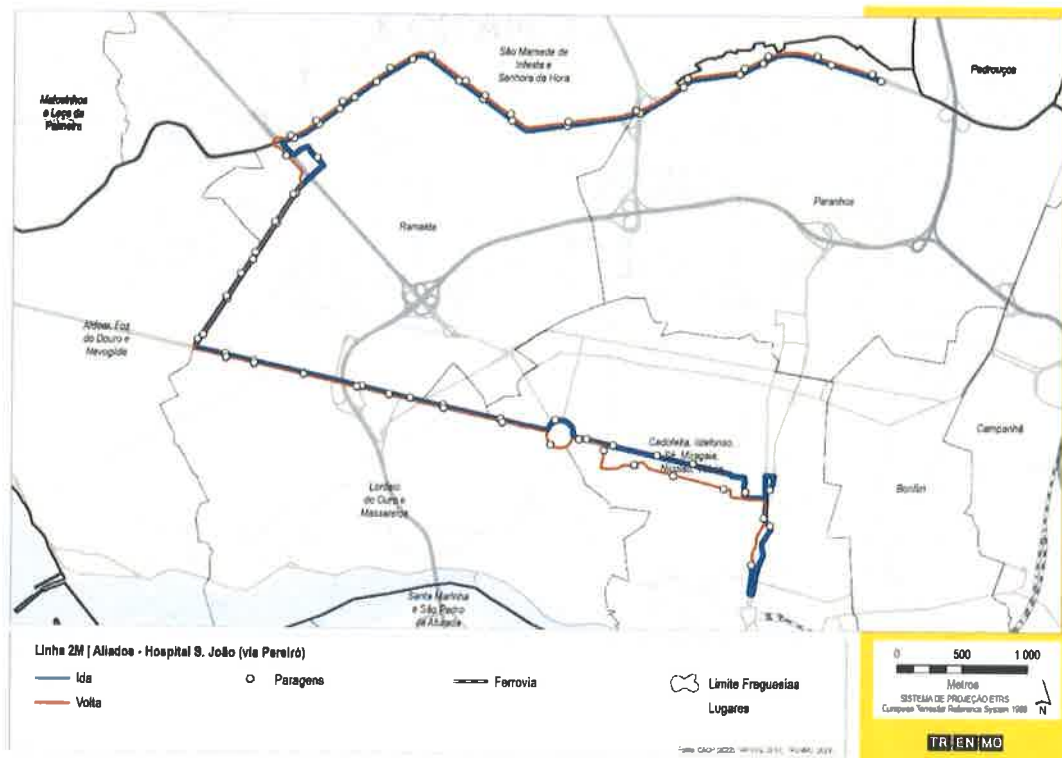
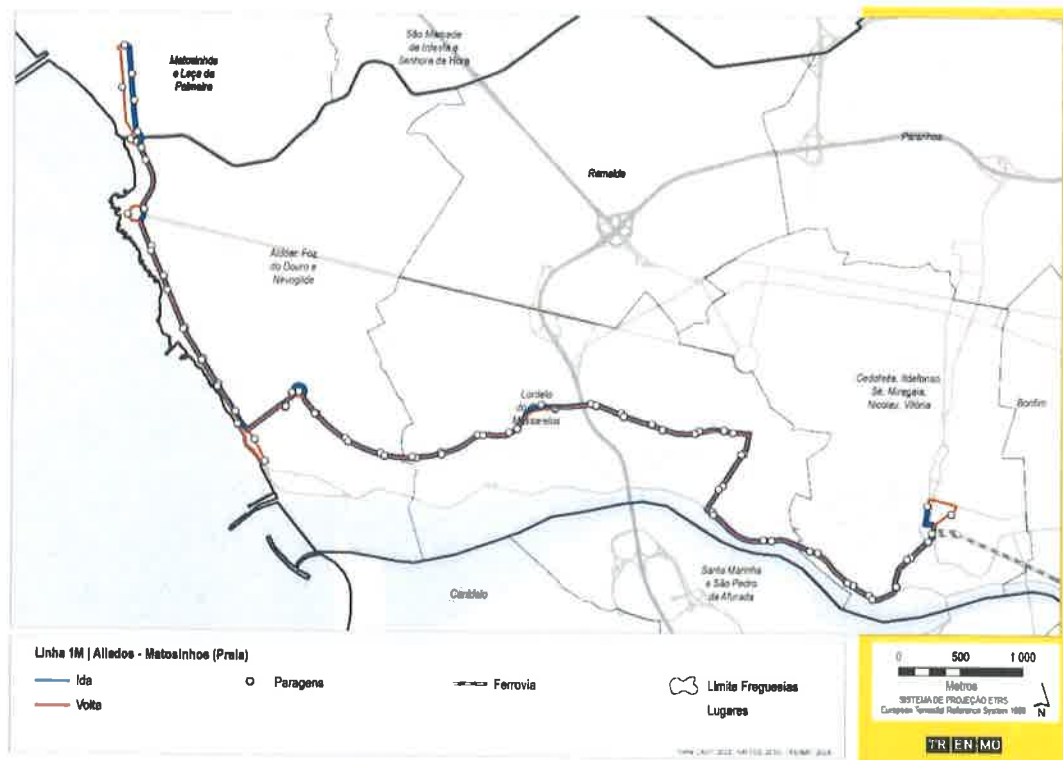
J. Pinto

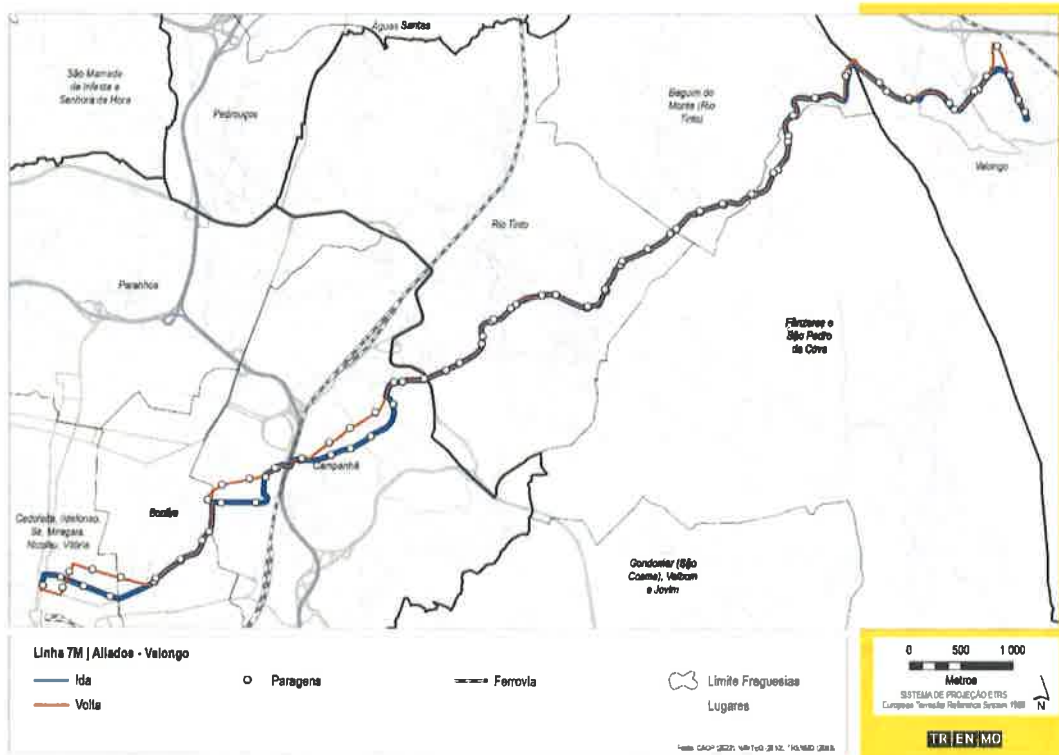
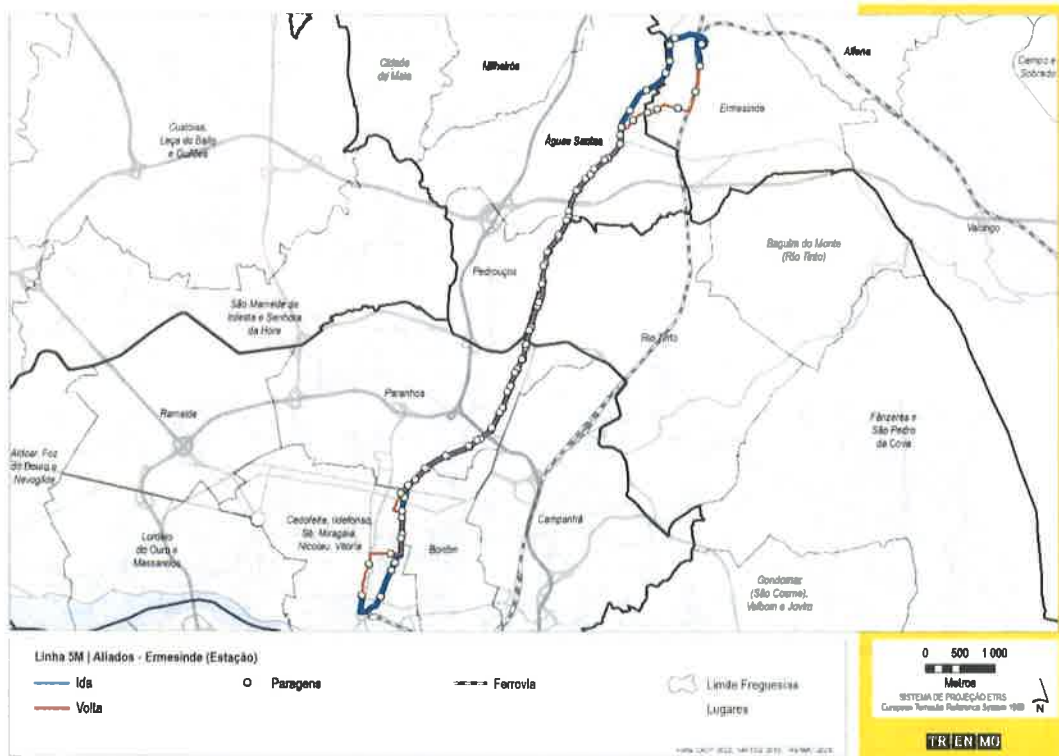
8

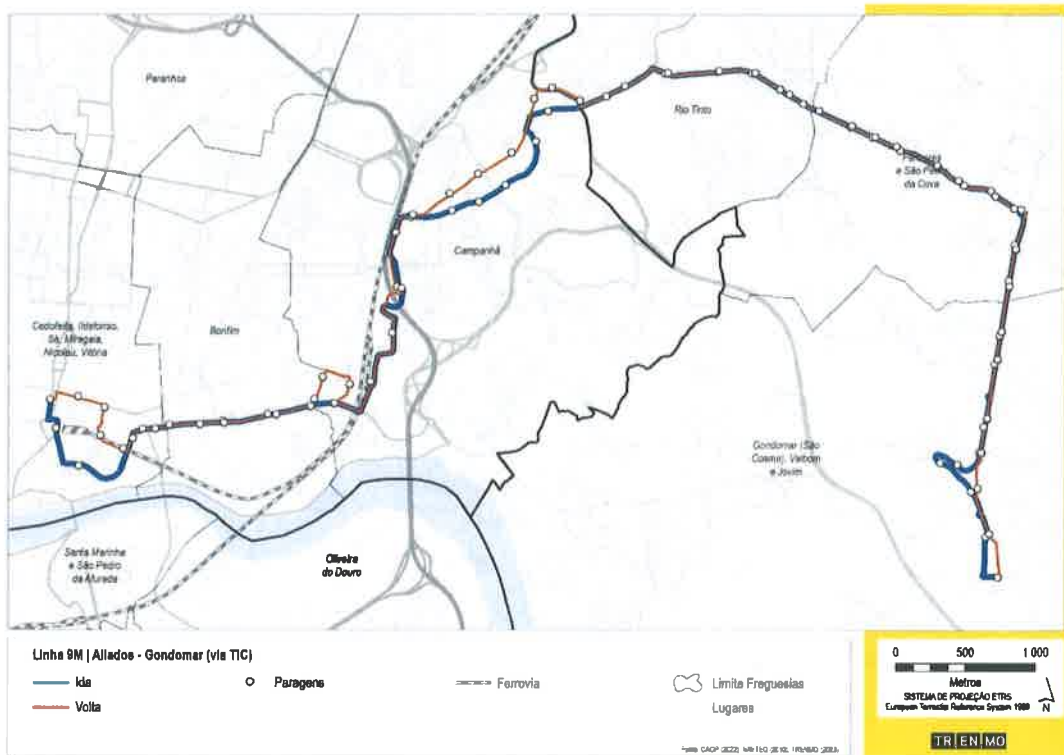
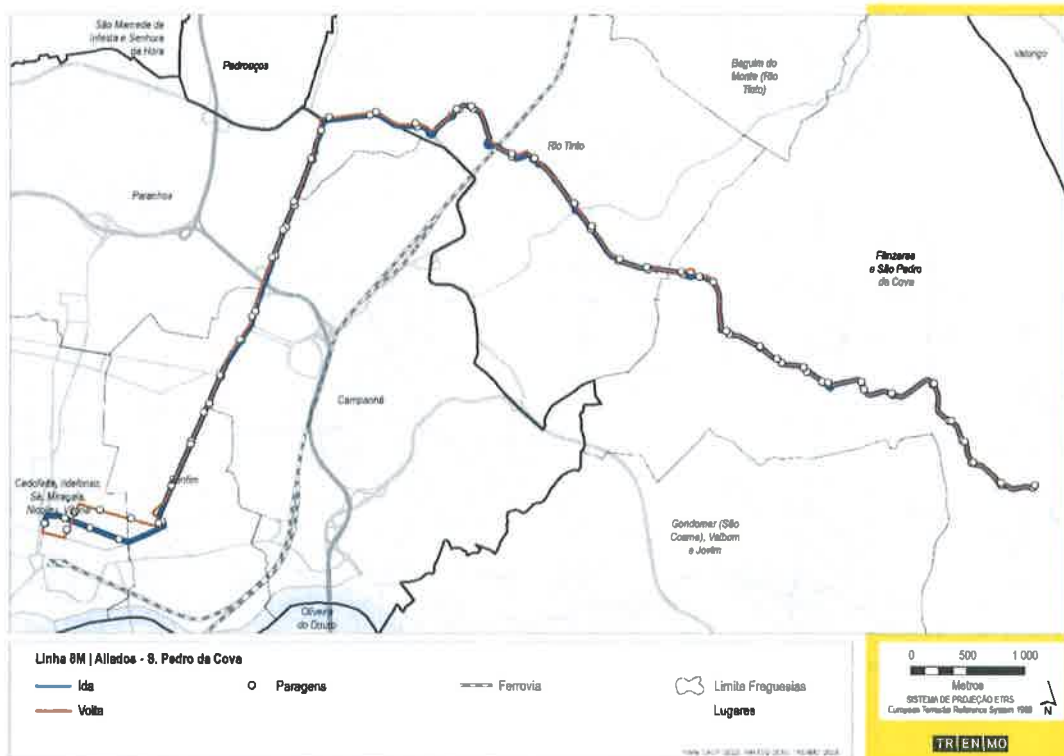
1

lin

8





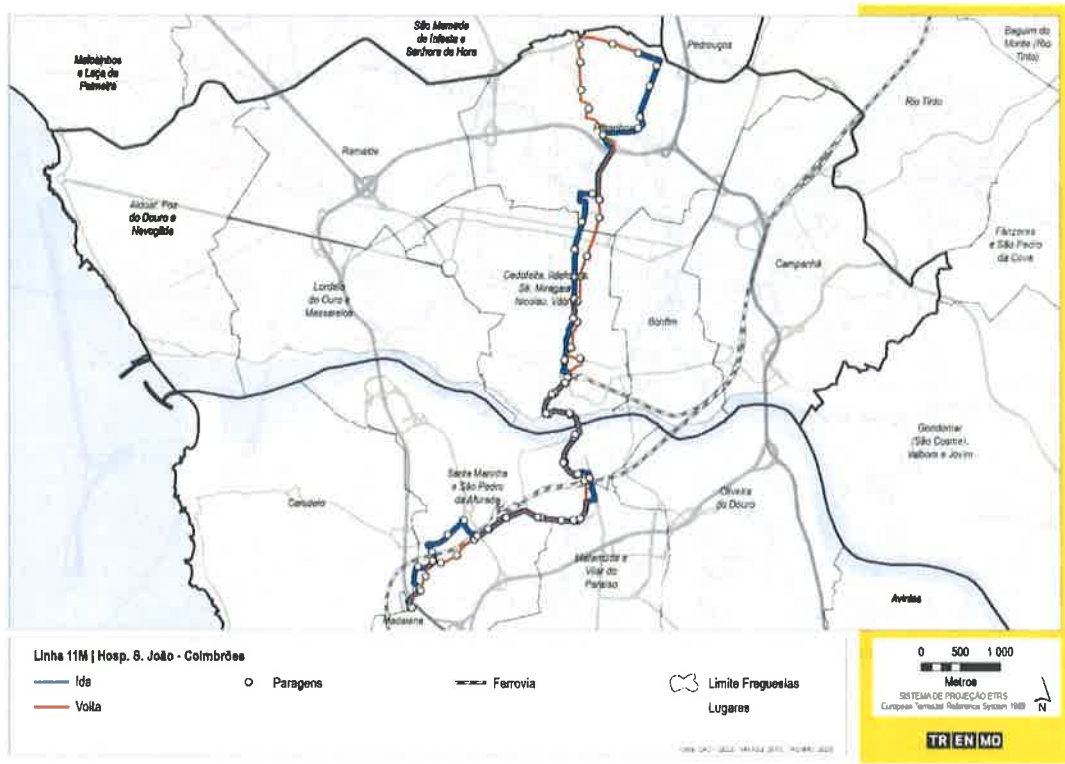
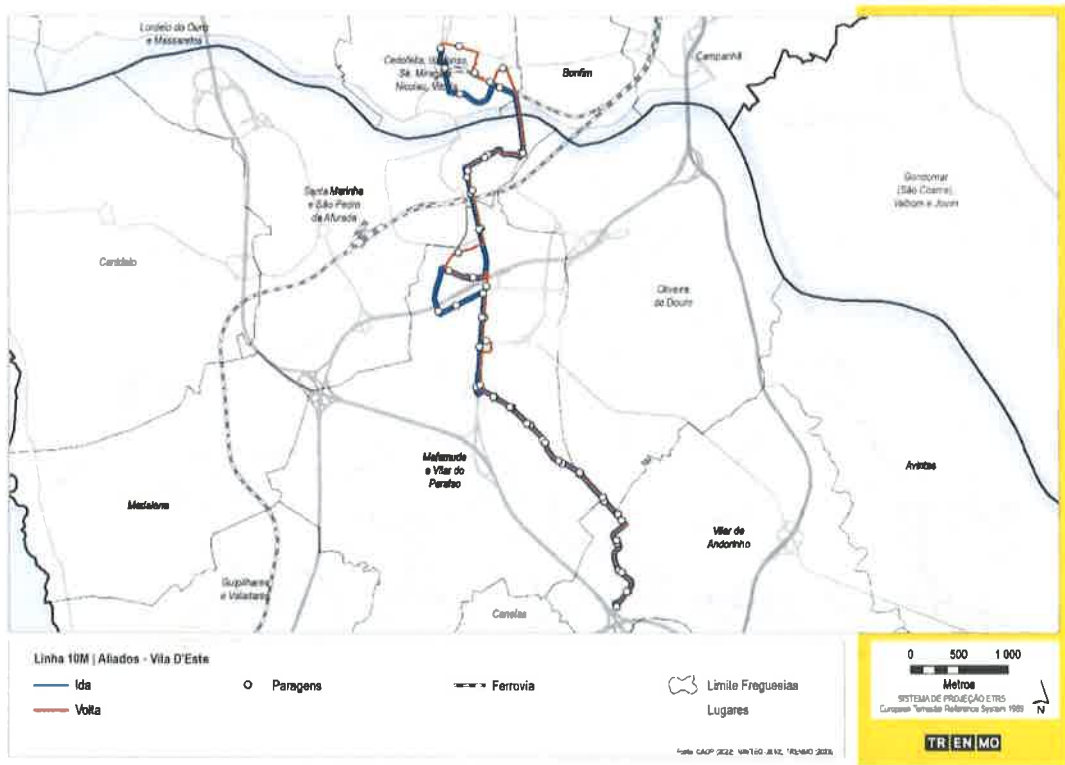


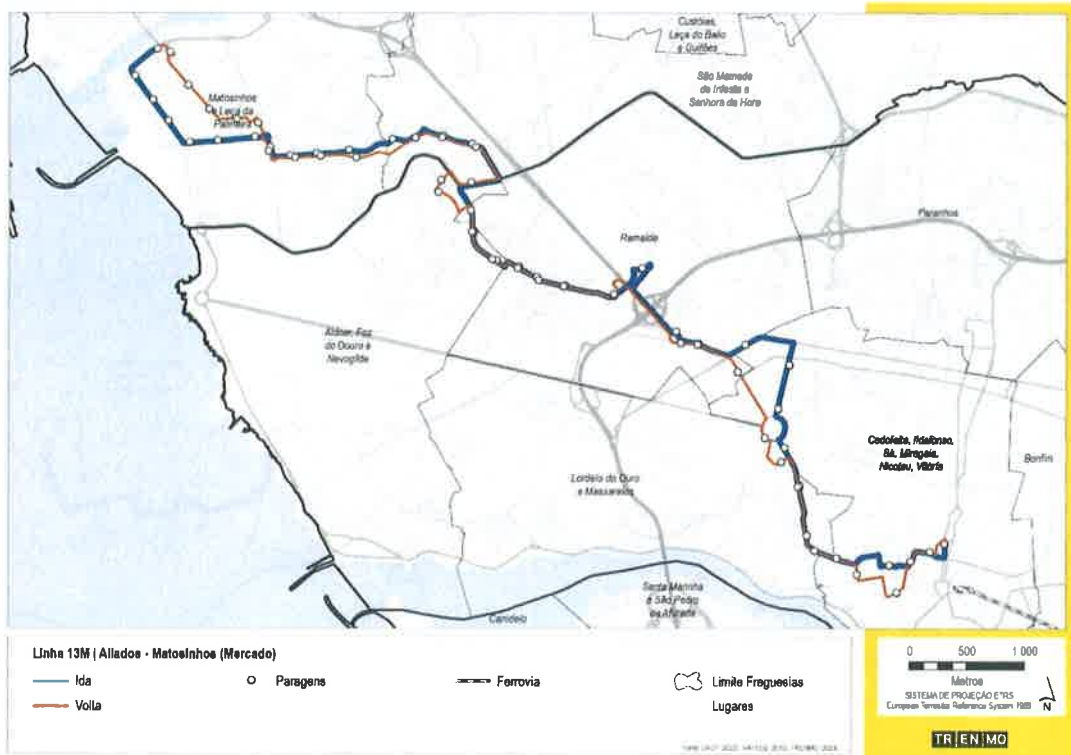
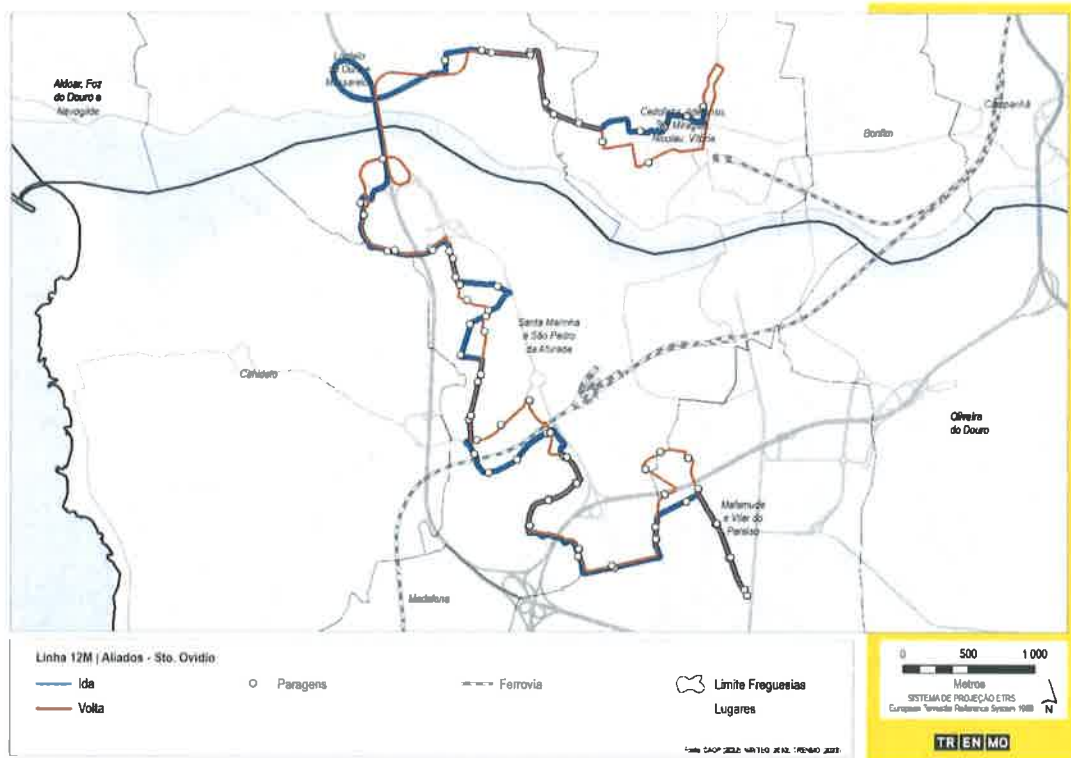
J. Pires

8

9

linha



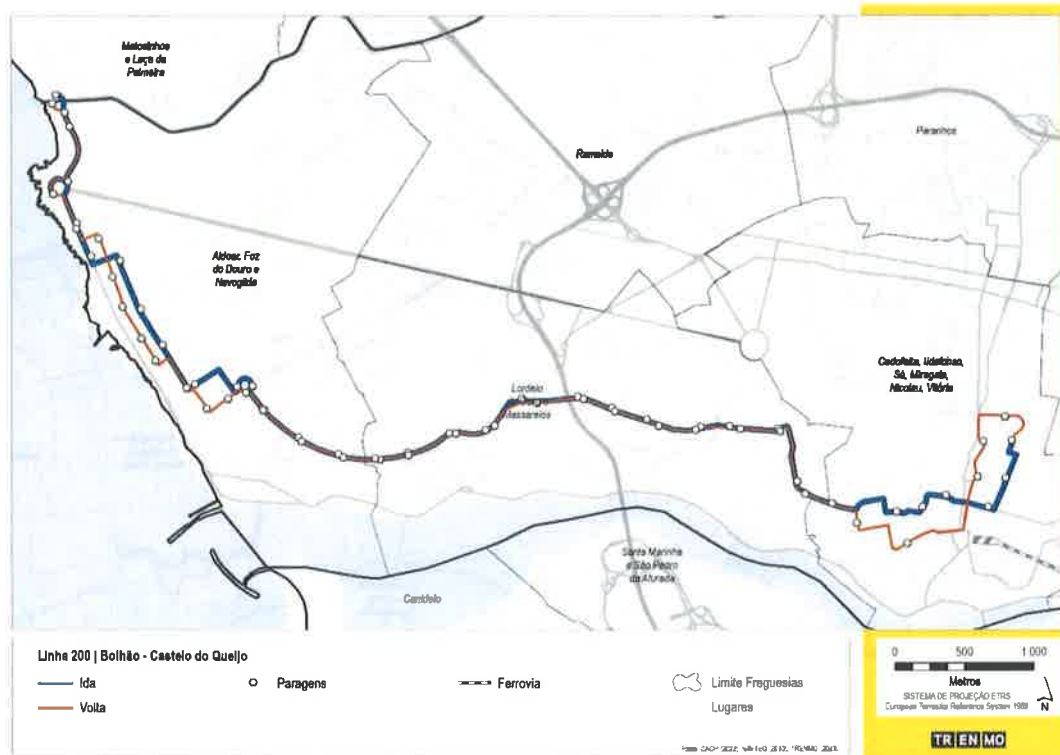
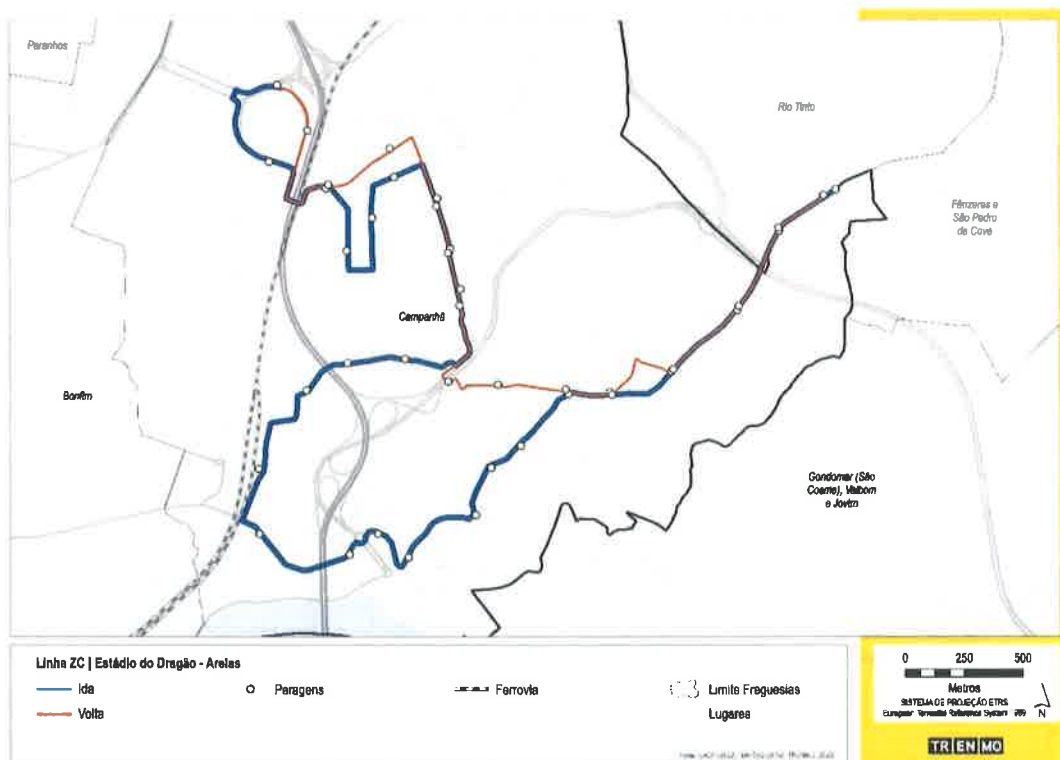


P. Lima

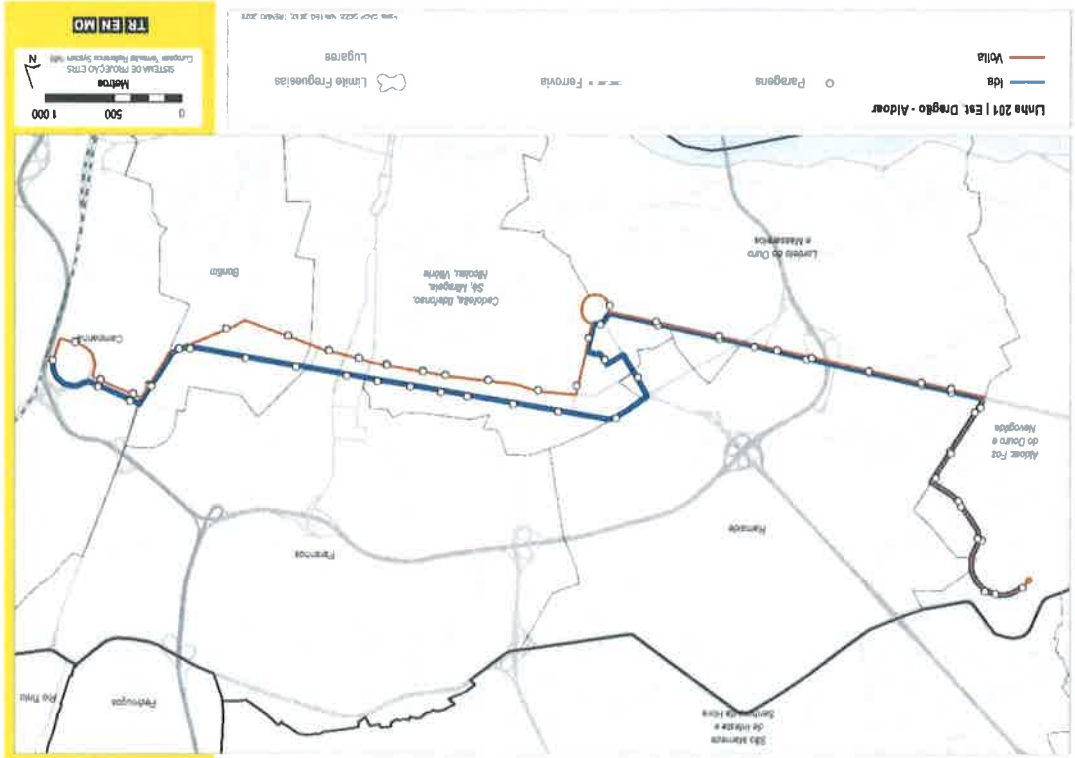
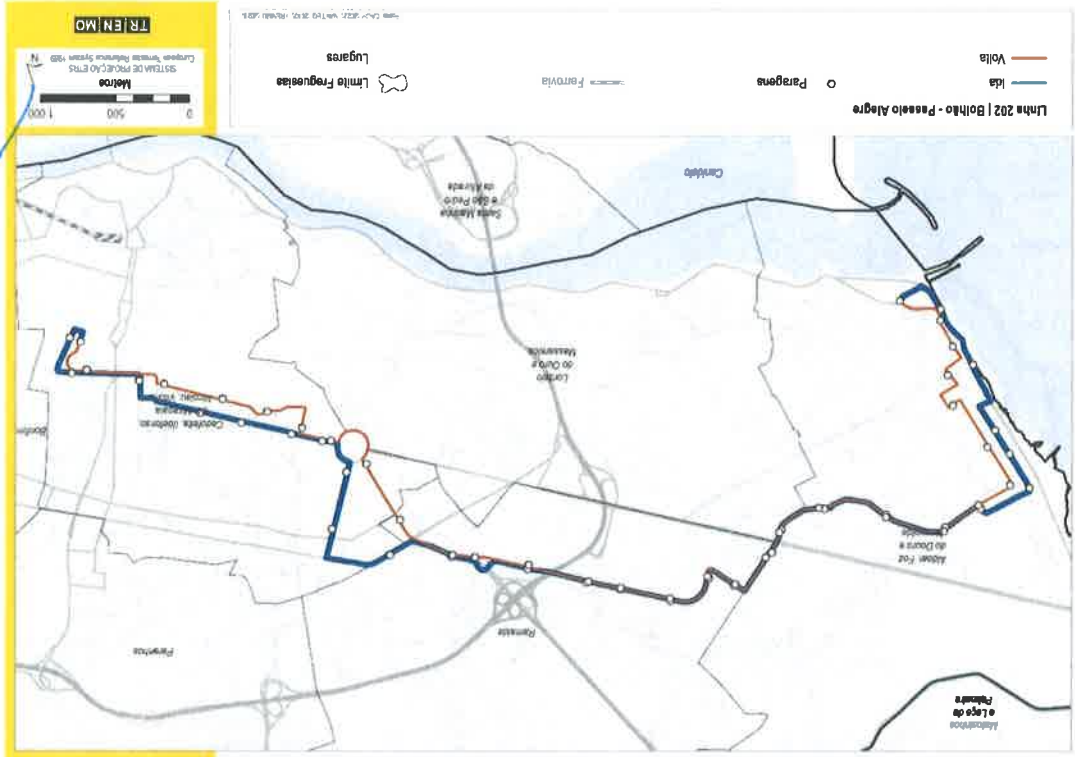
[Handwritten signature]

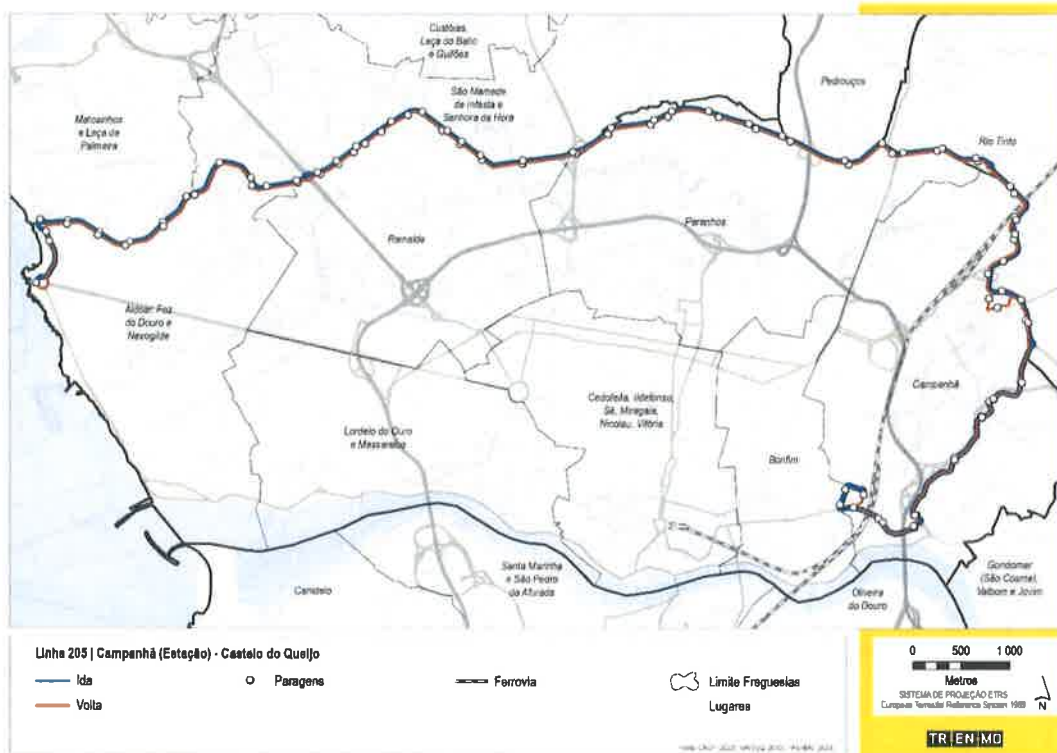
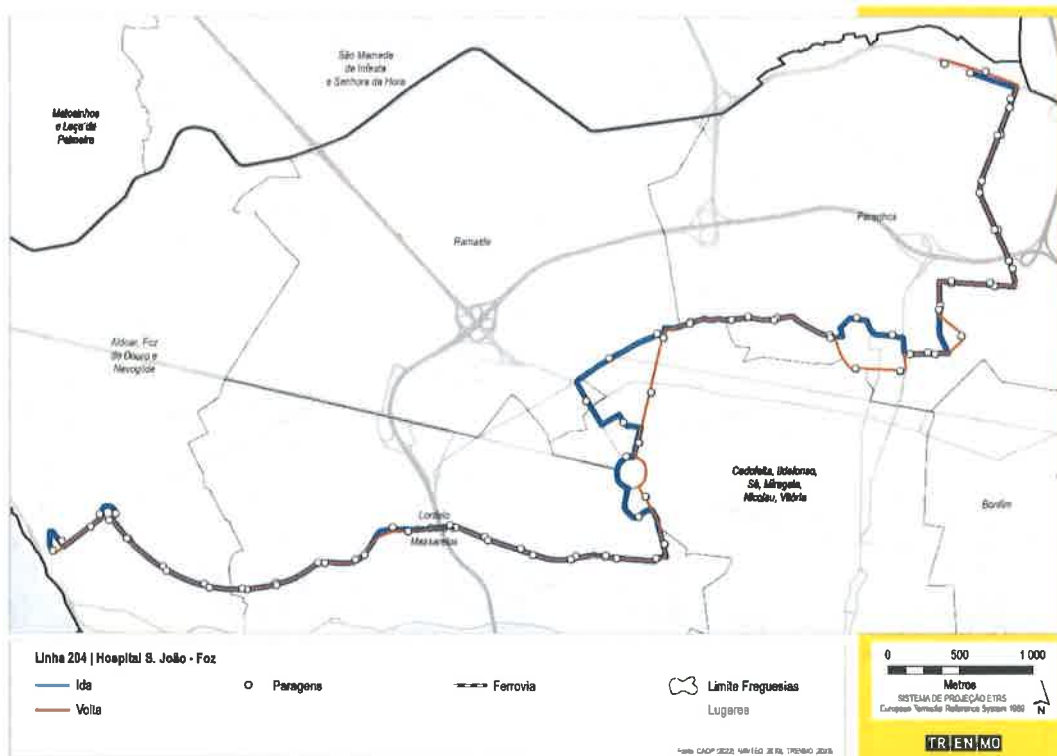
[Handwritten signature]

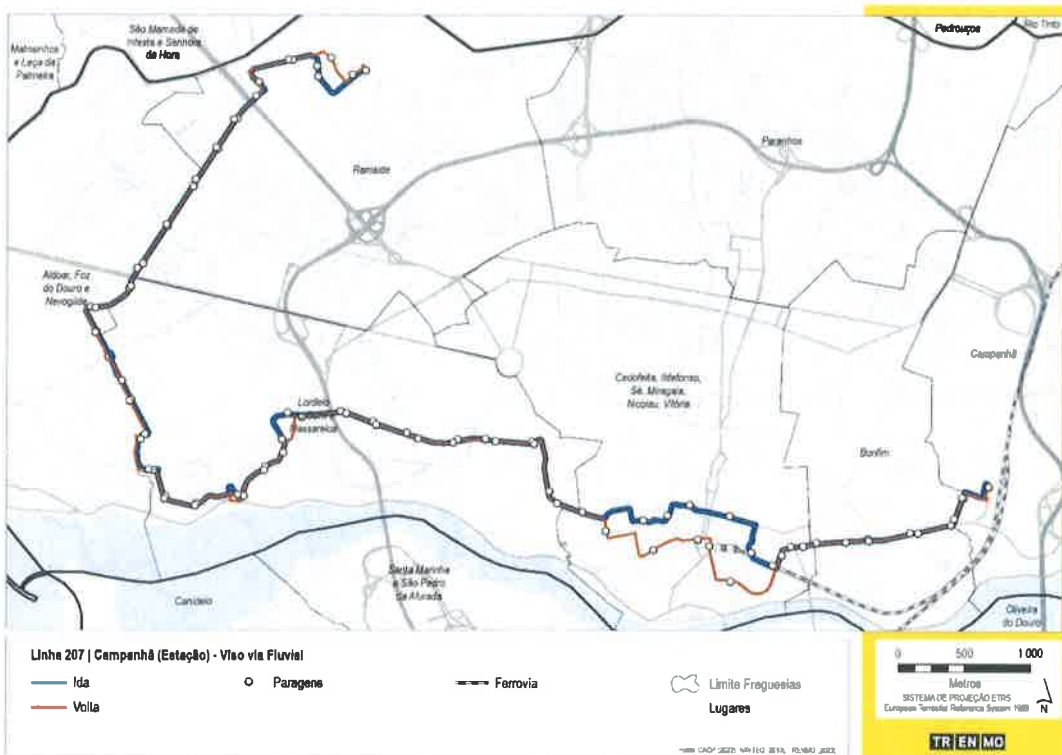
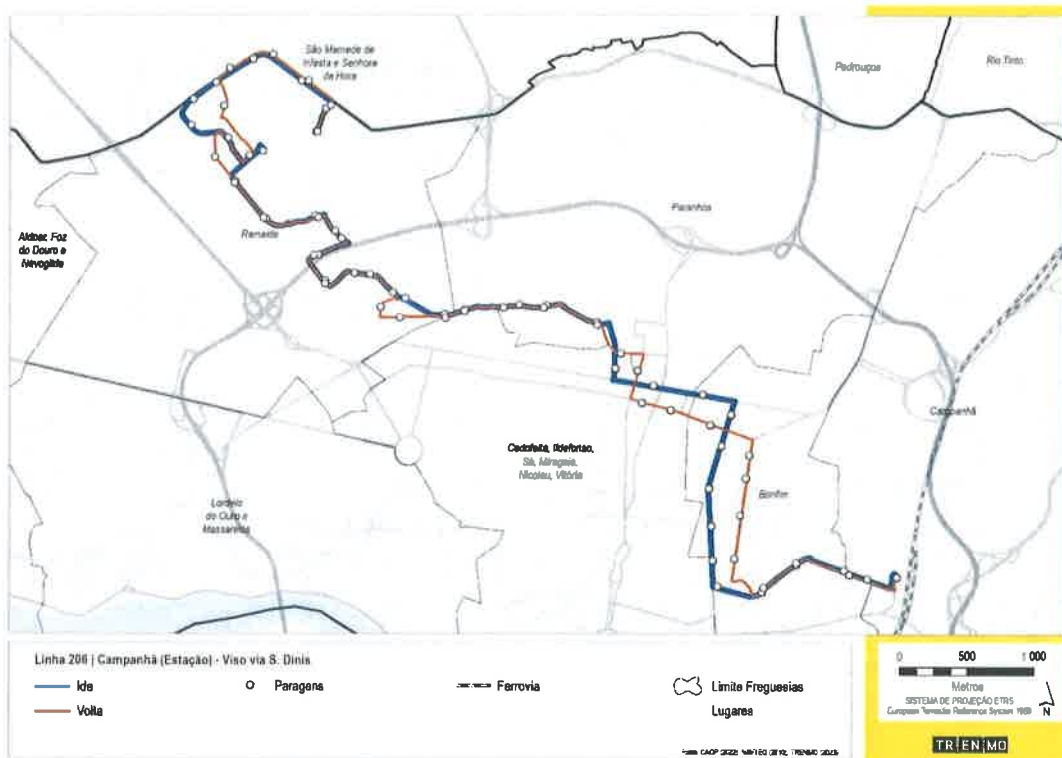
[Handwritten signature]

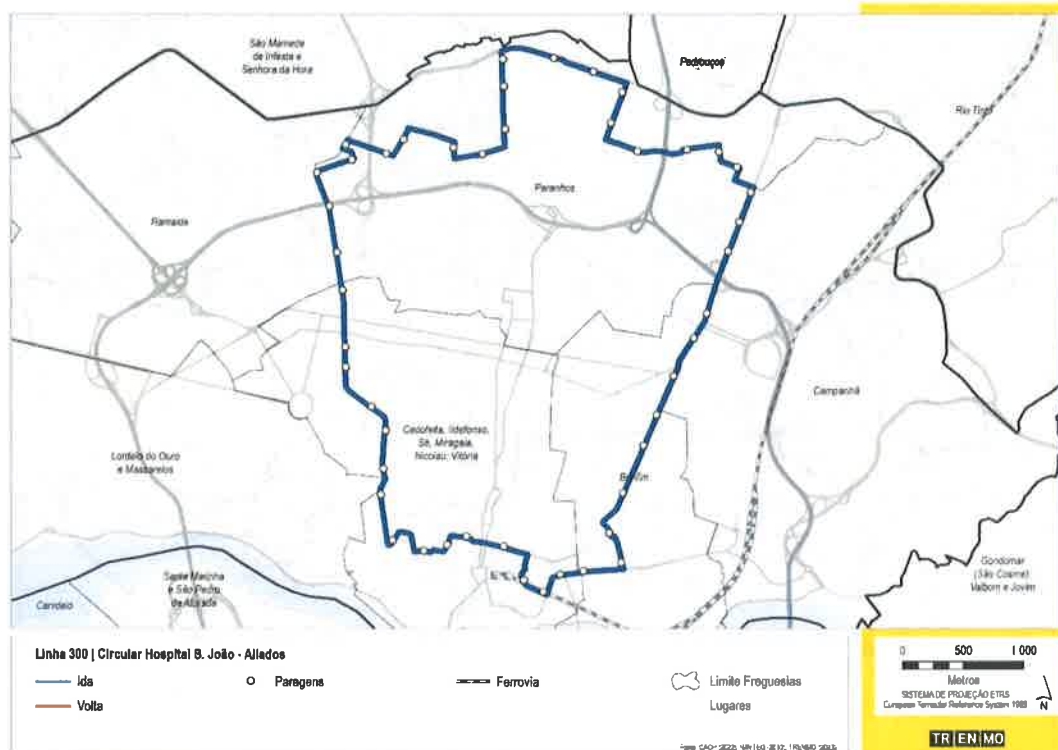
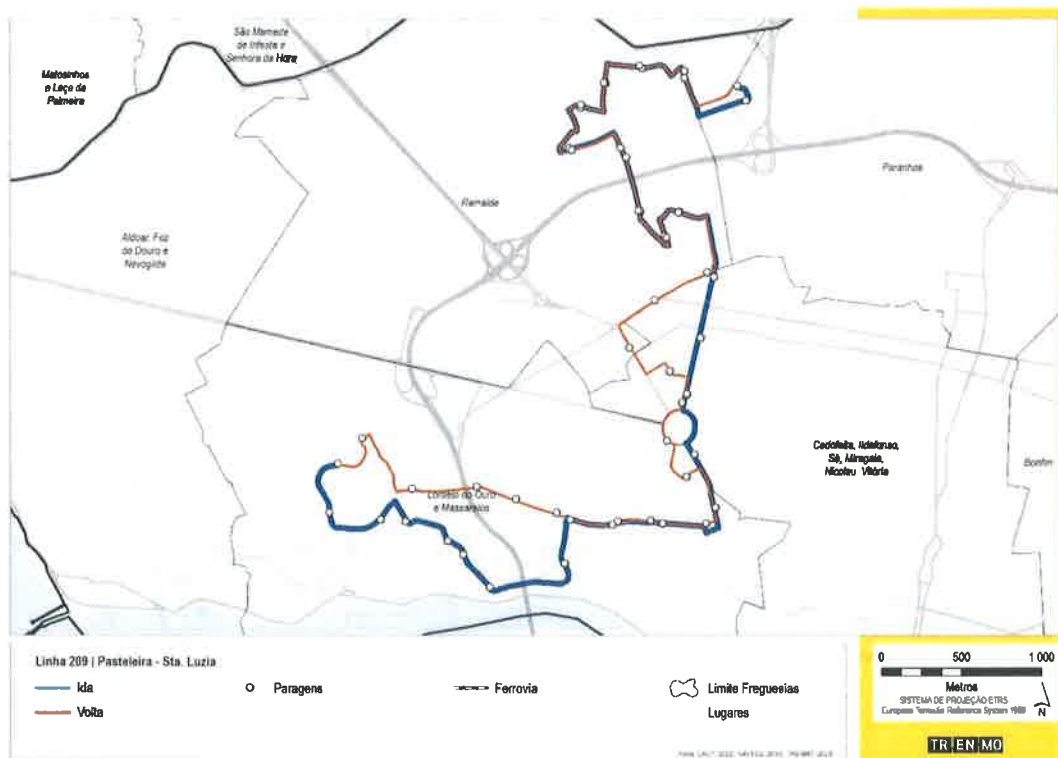


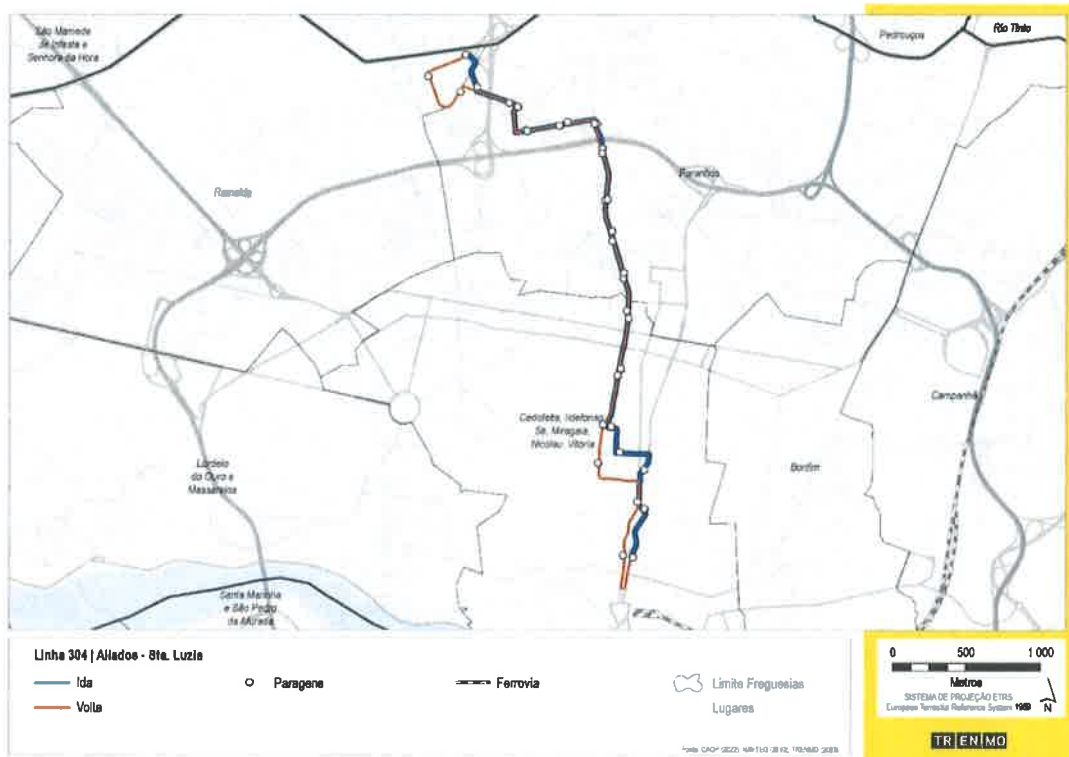
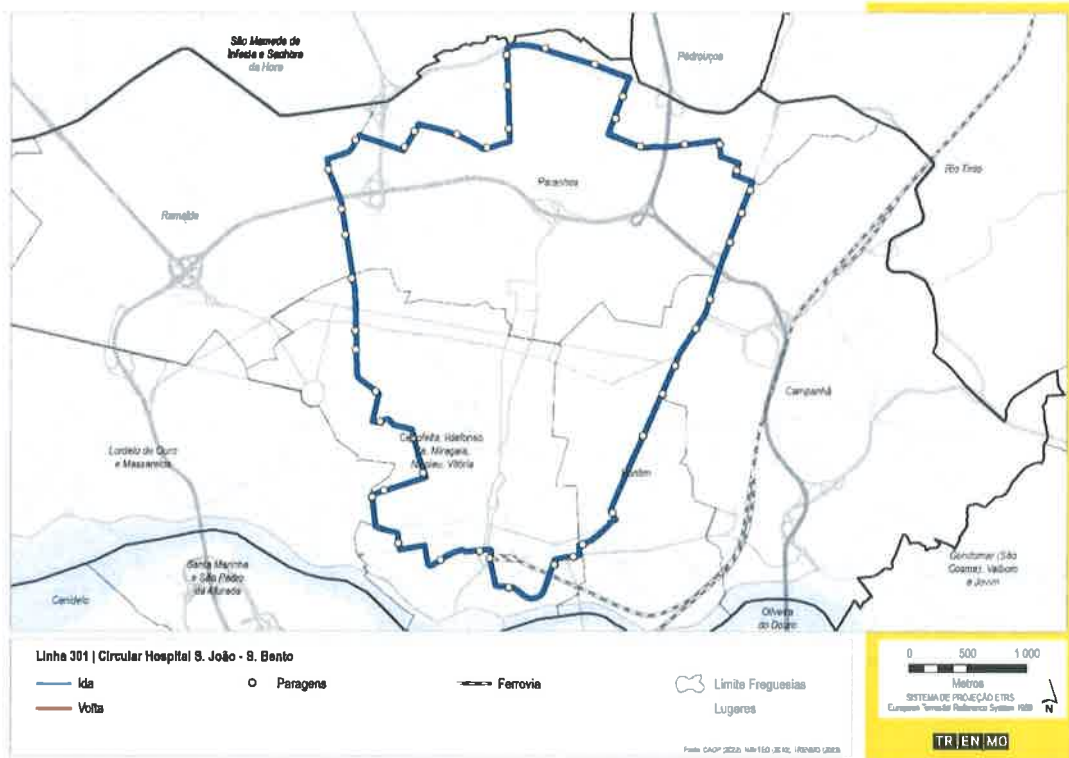
Handwritten notes in blue ink, including a large '8' and some illegible scribbles.

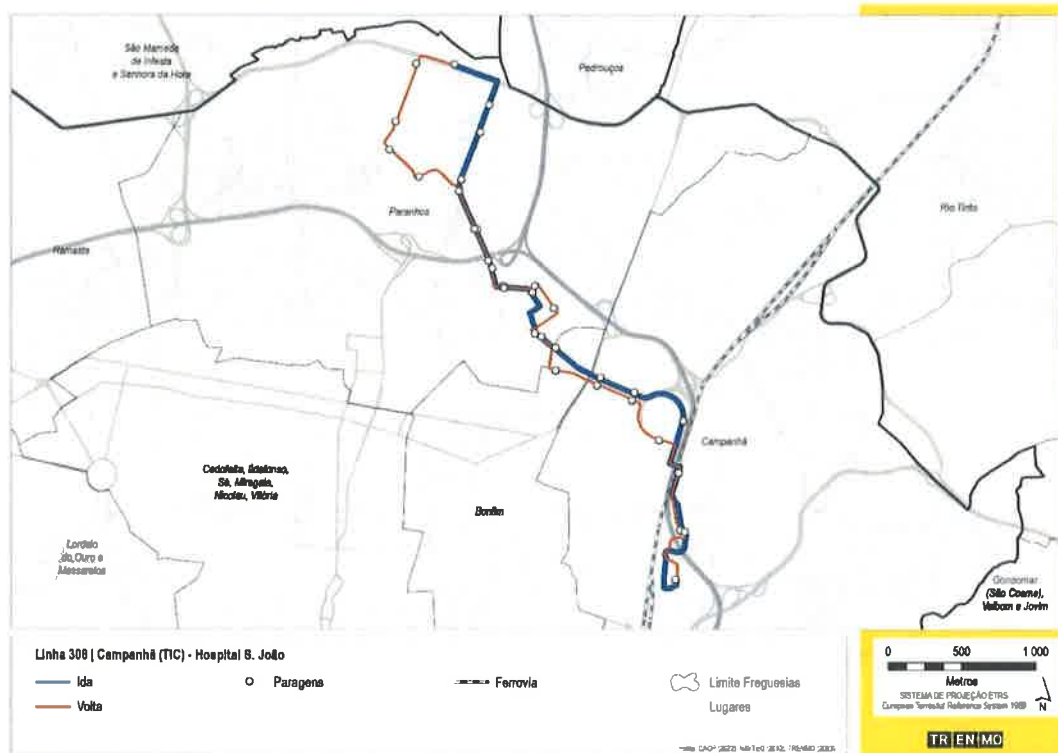
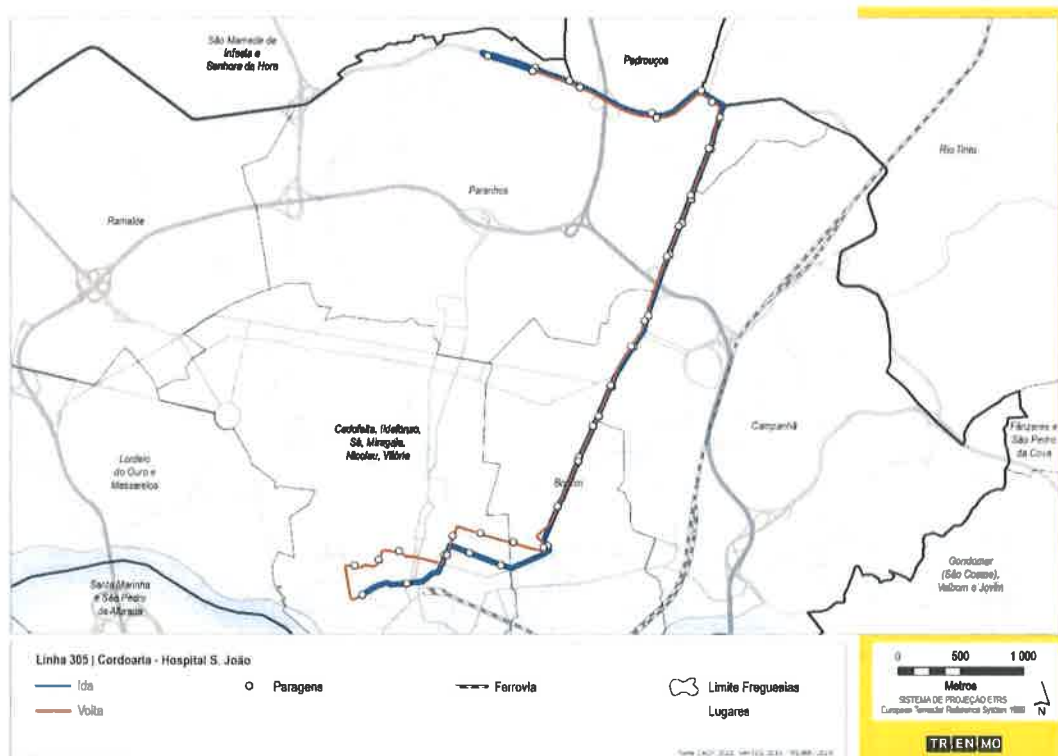


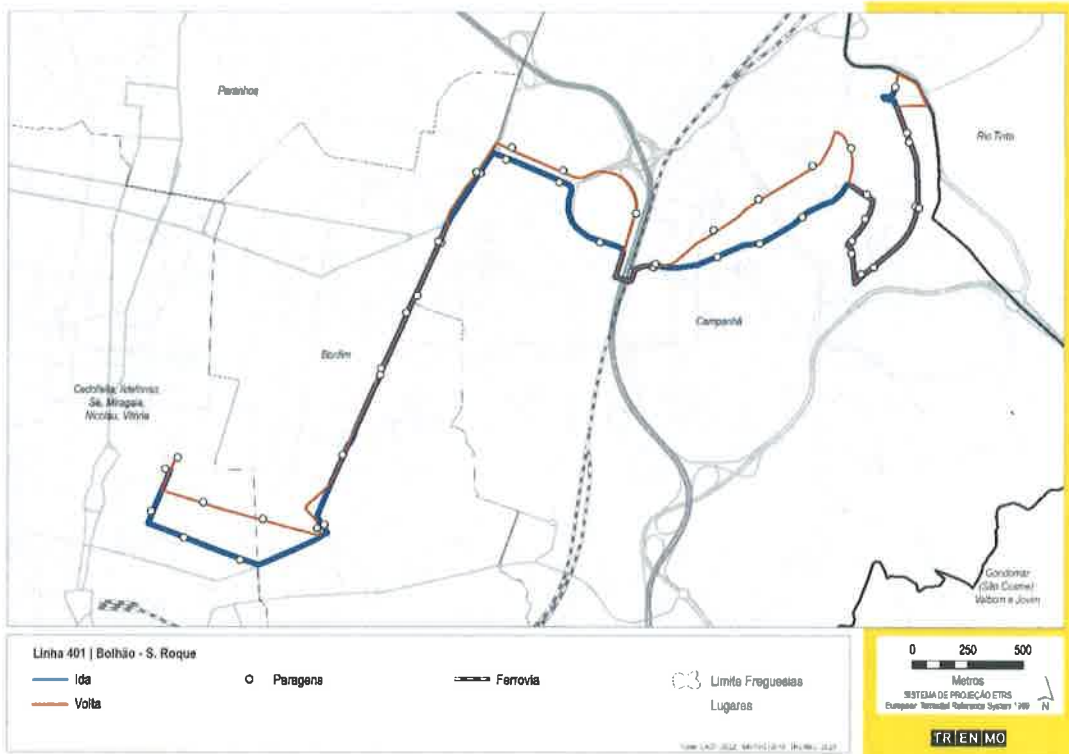
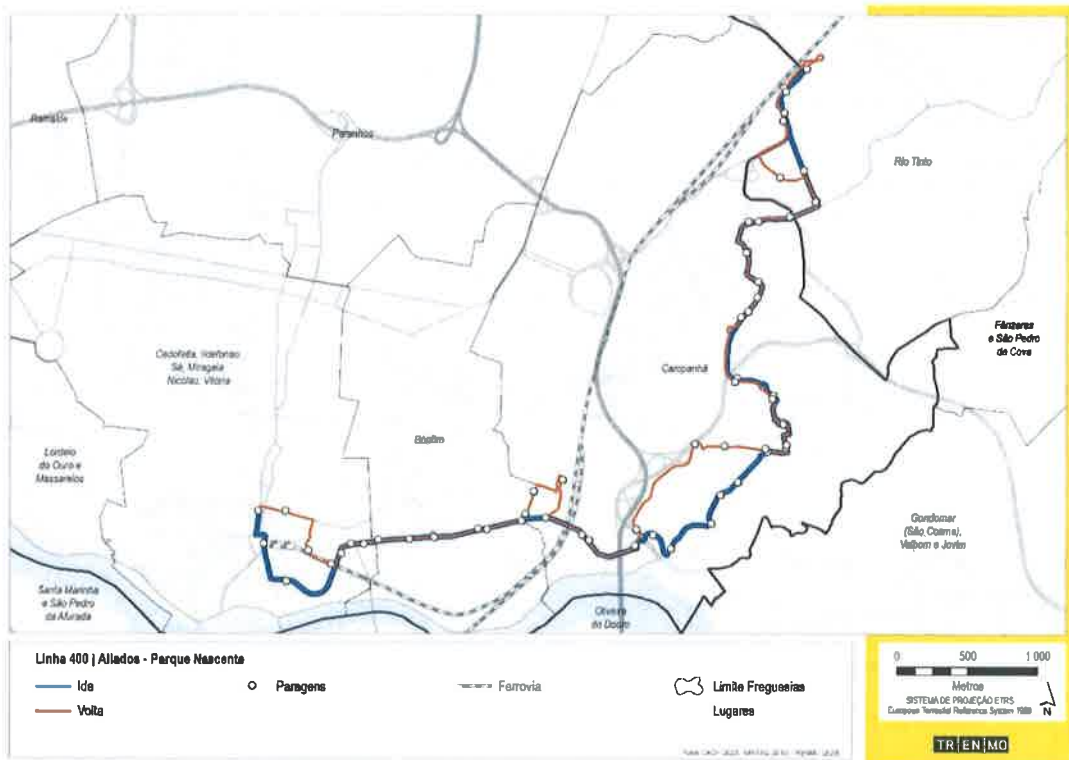


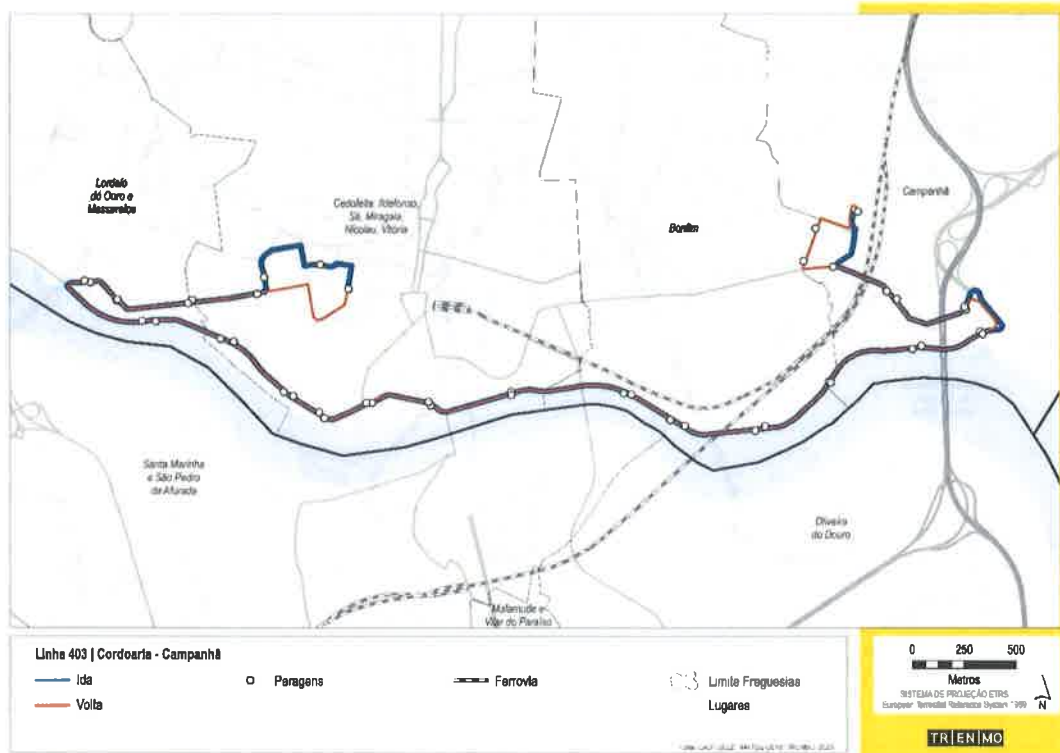
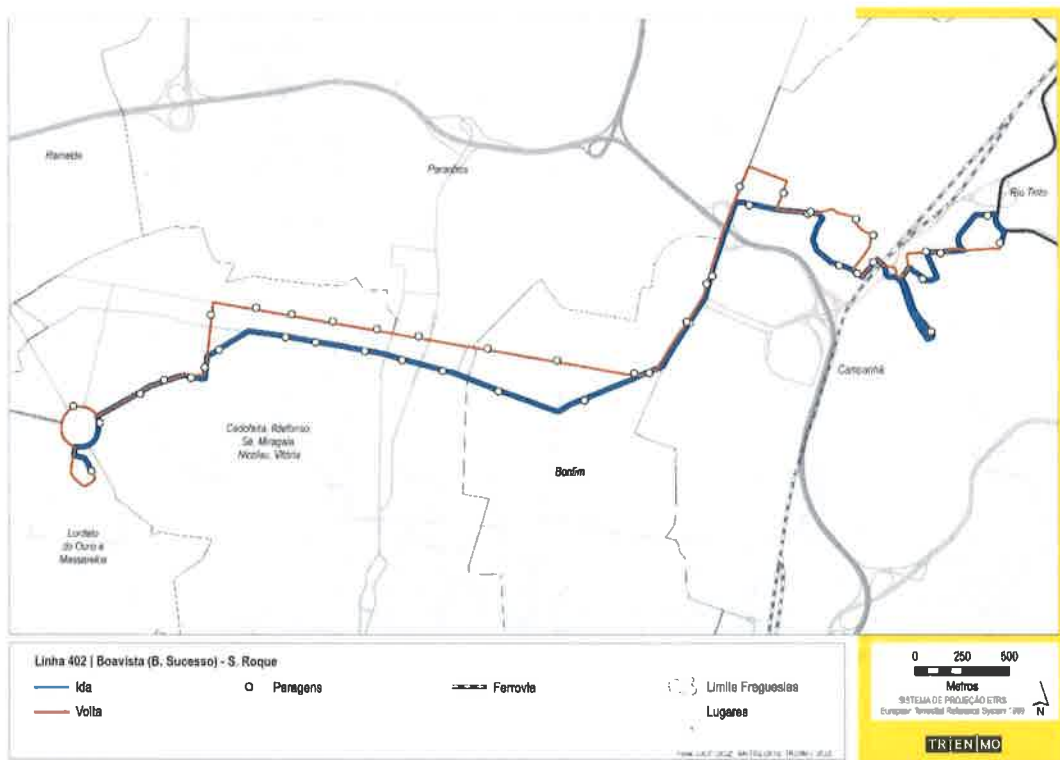


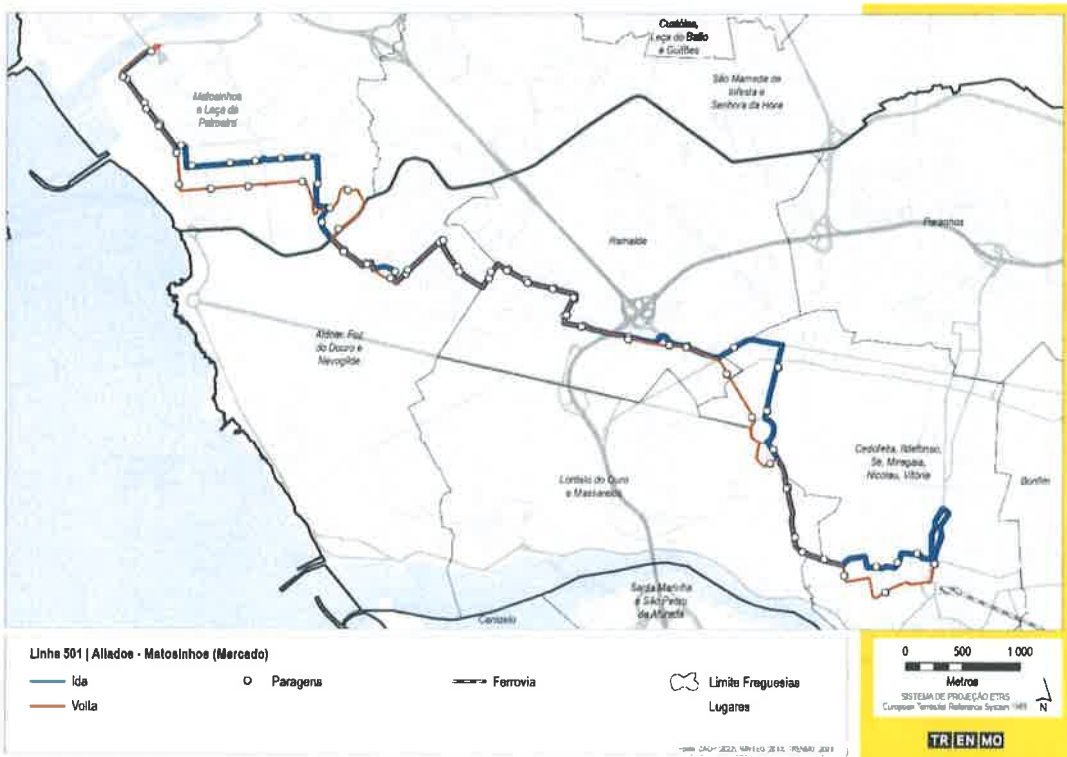


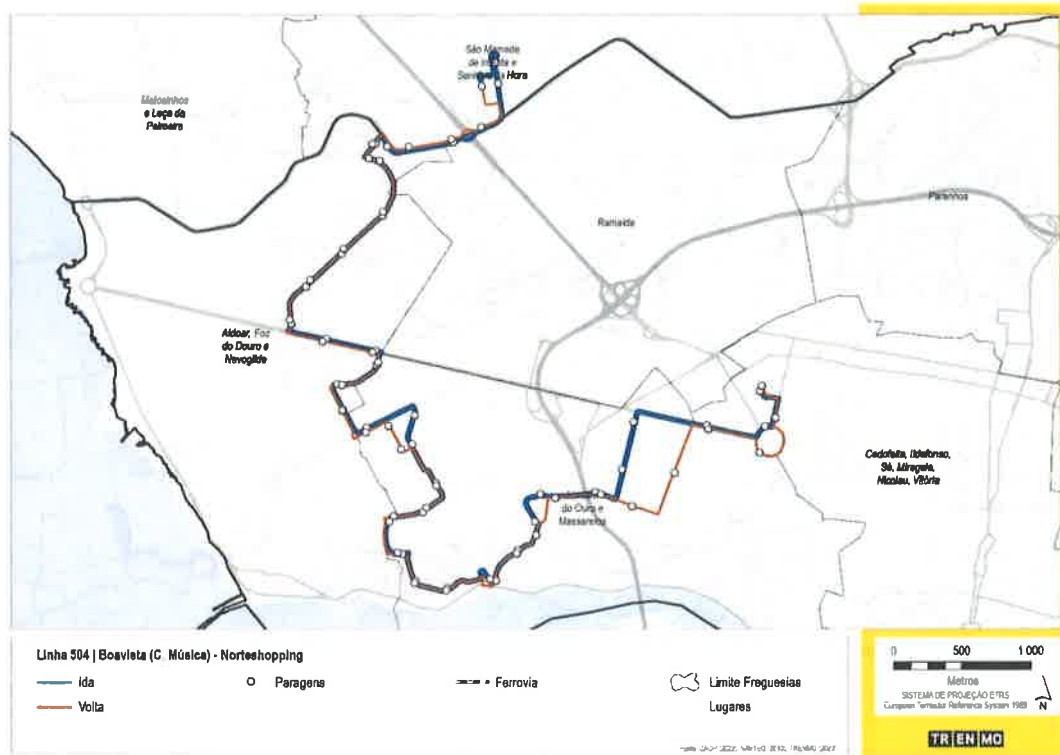
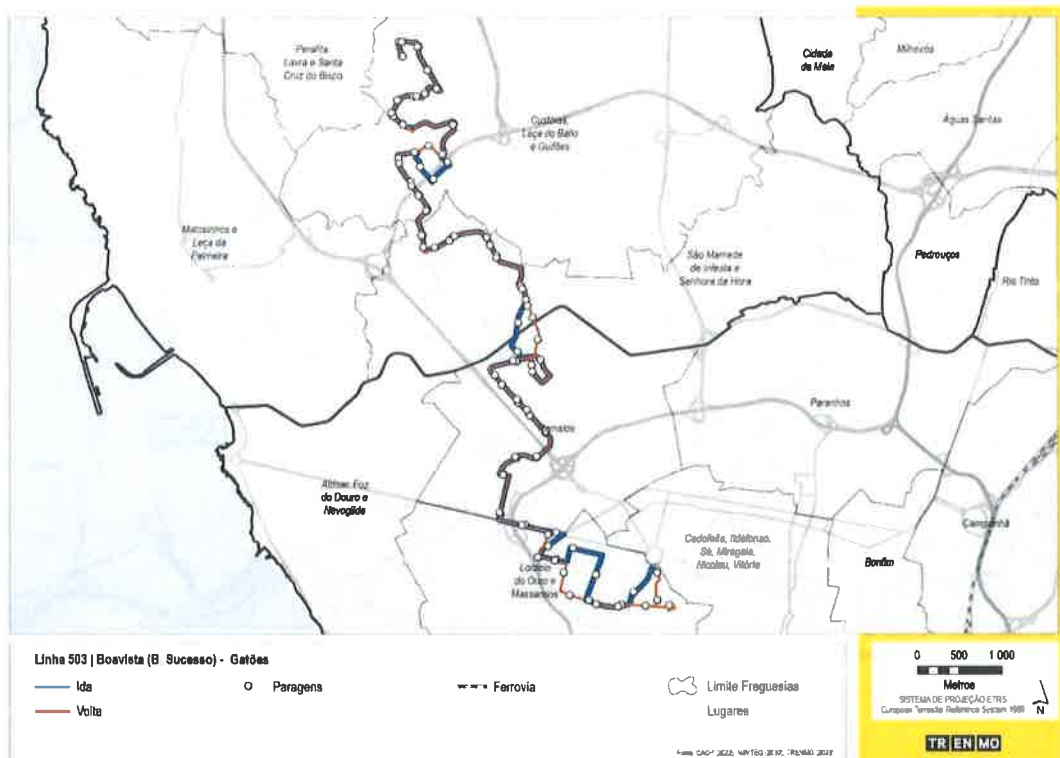


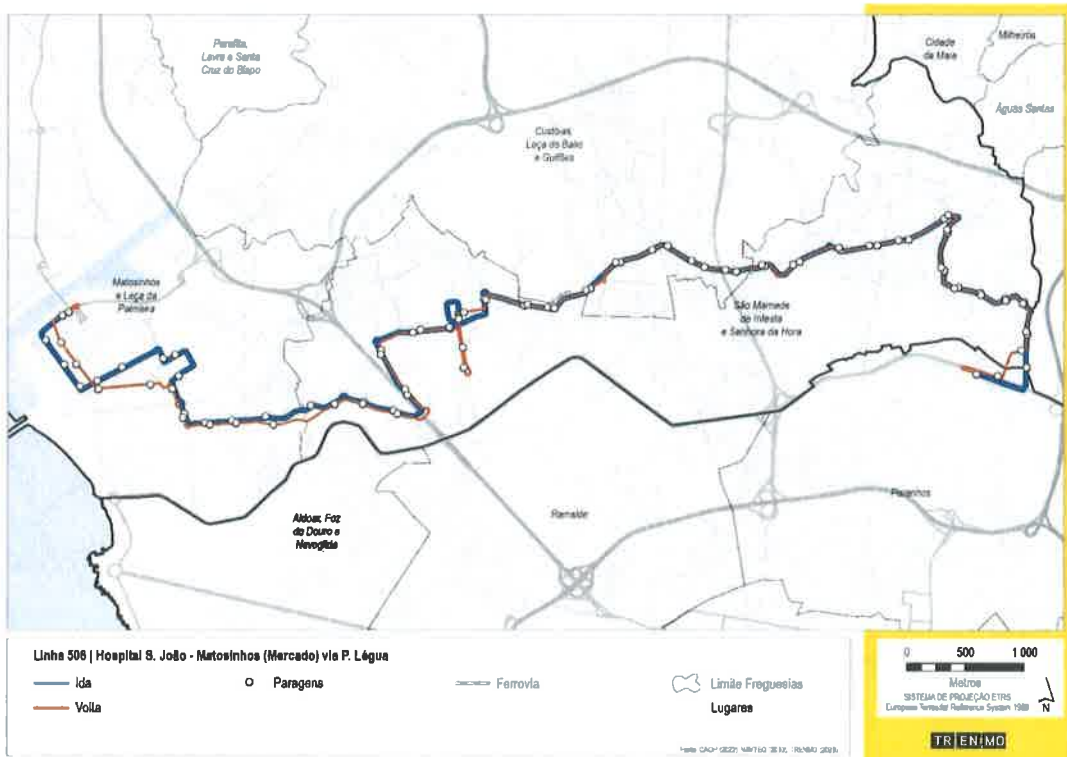
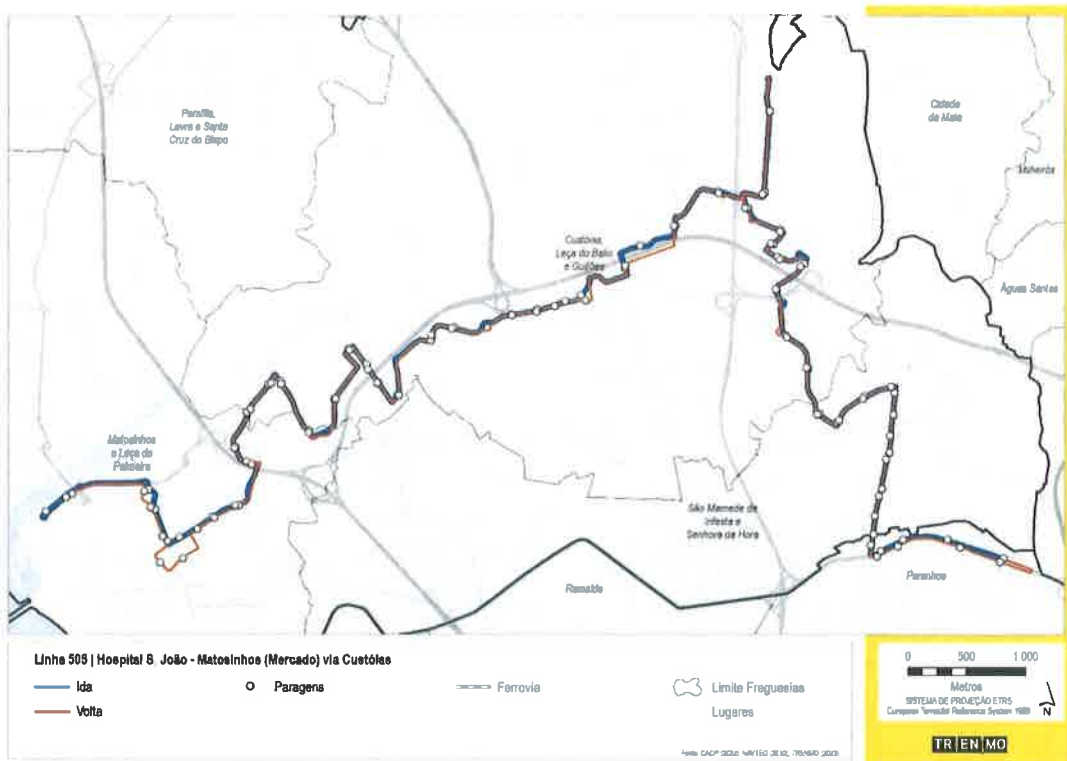


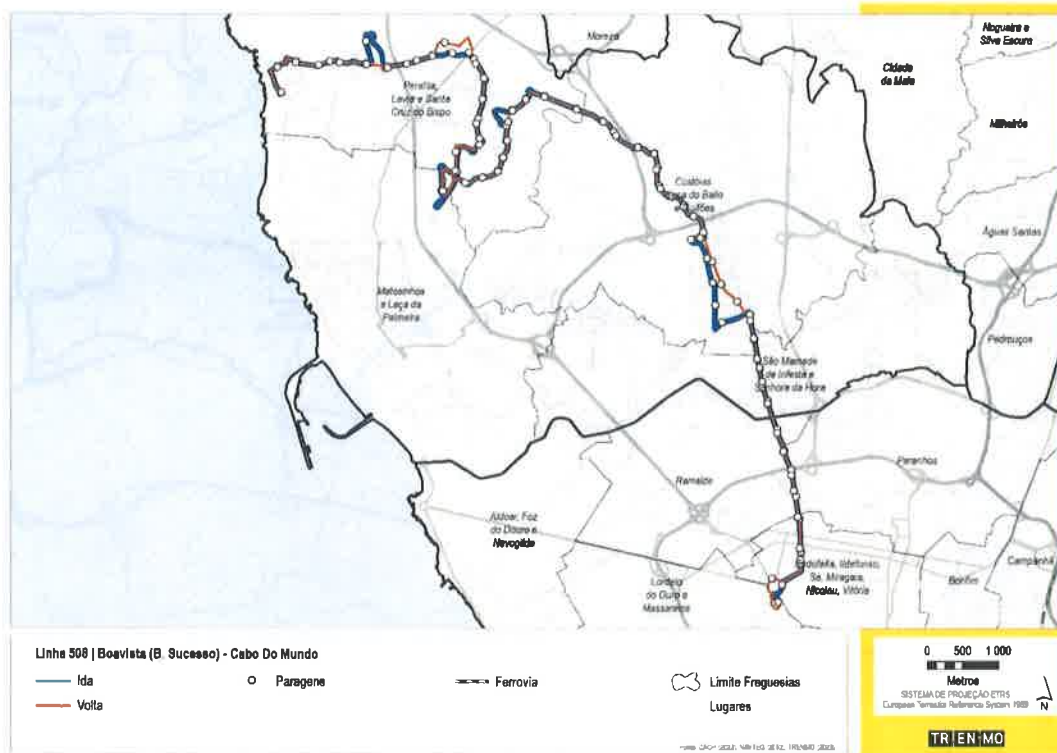
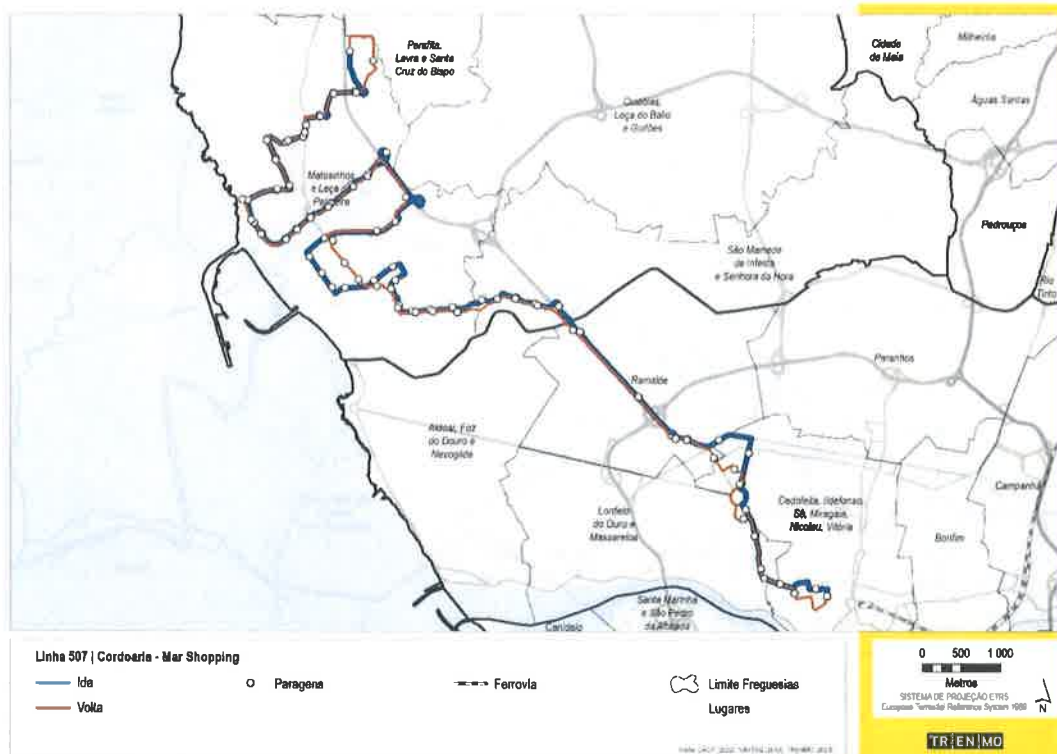


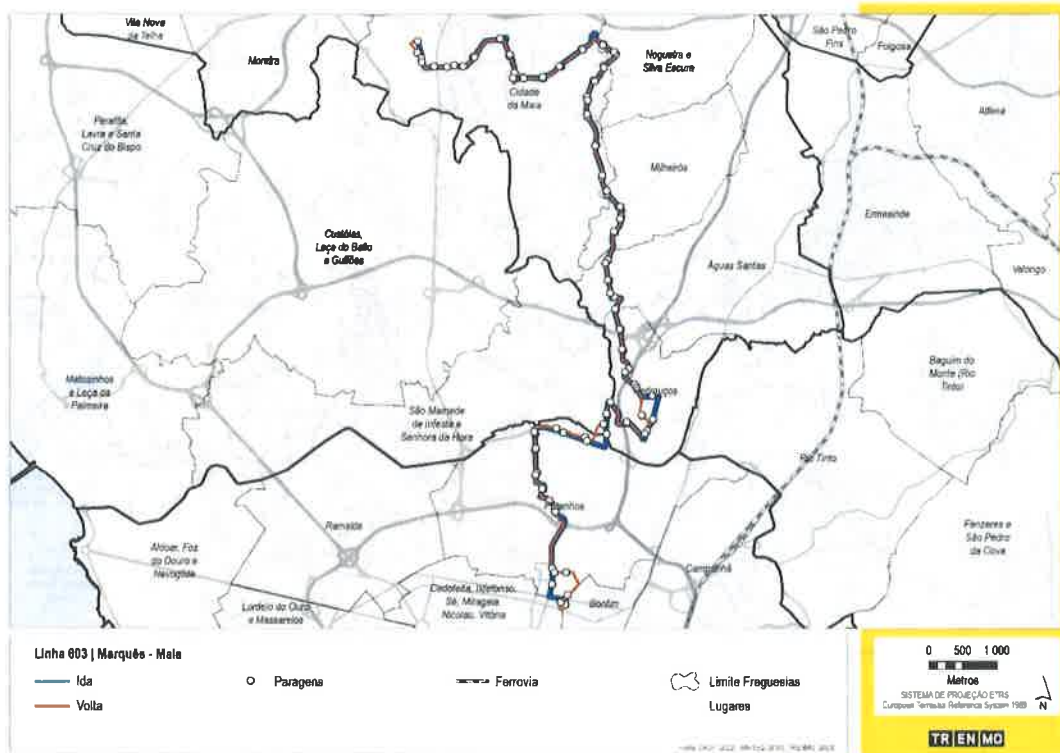
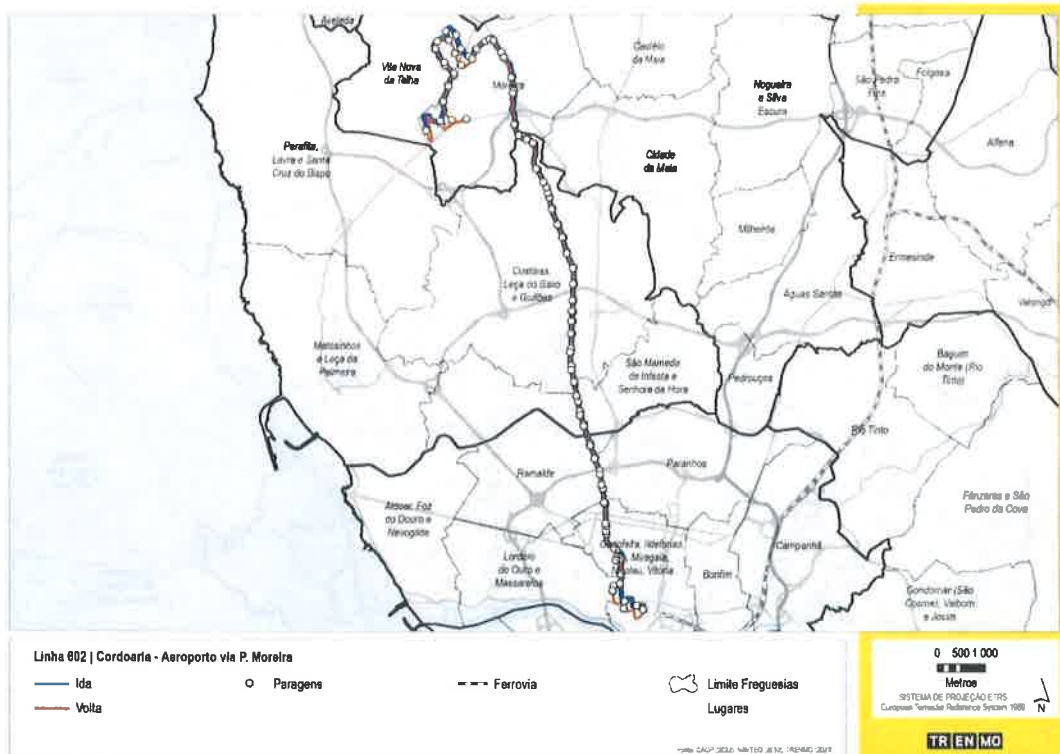


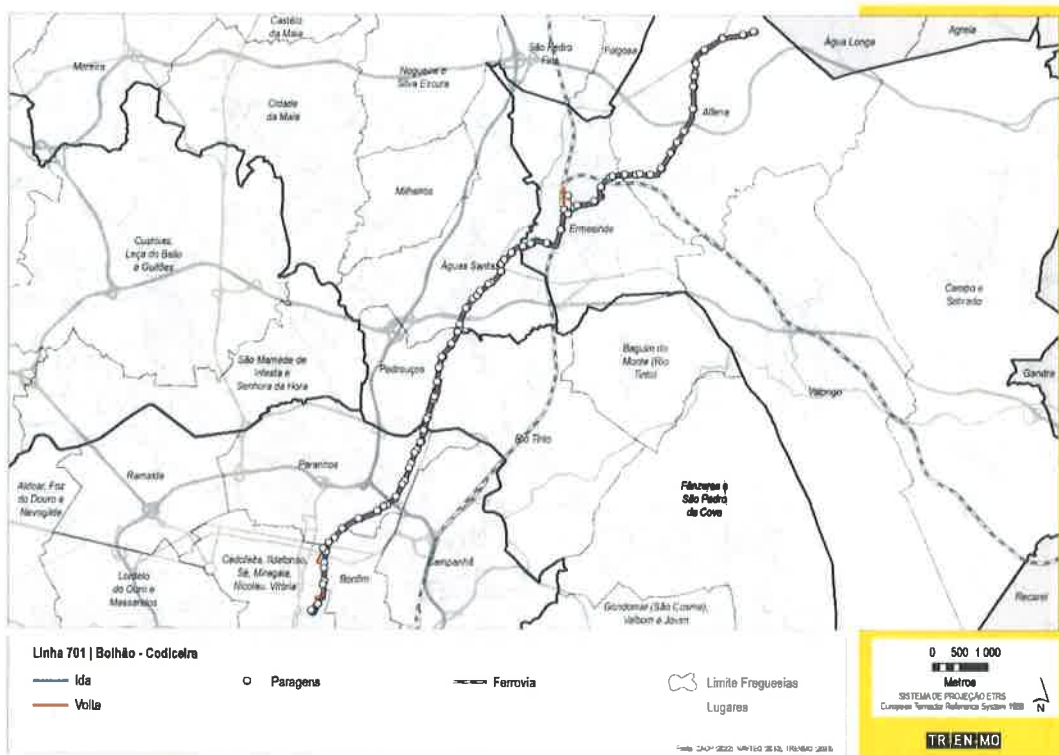
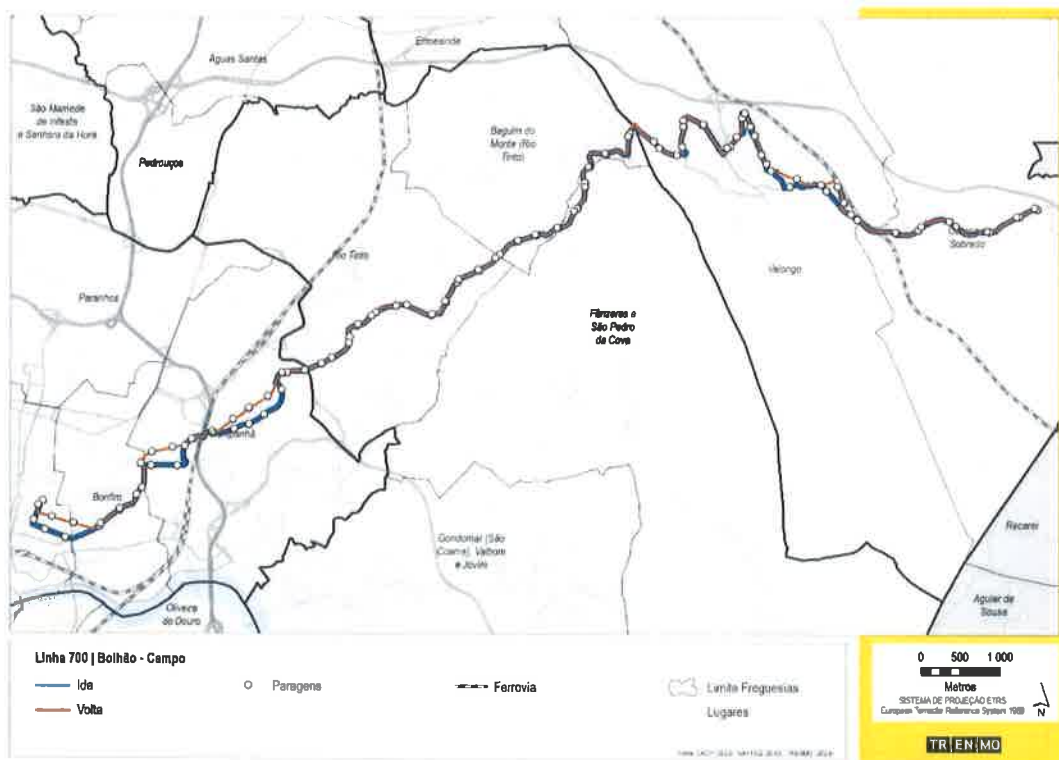


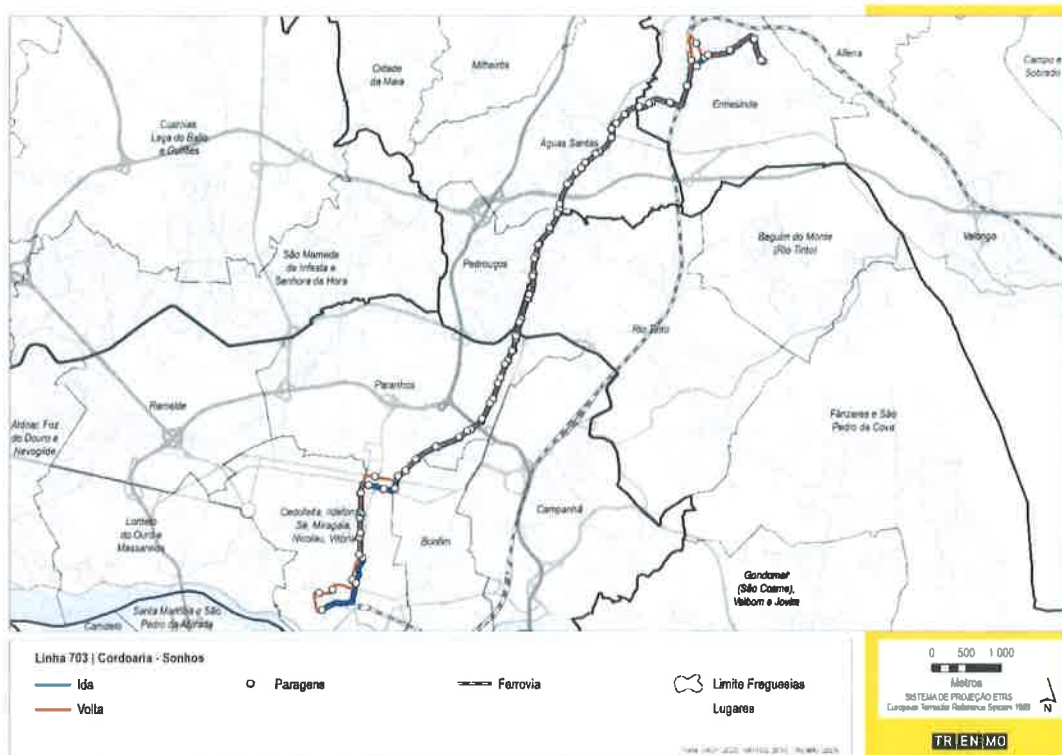
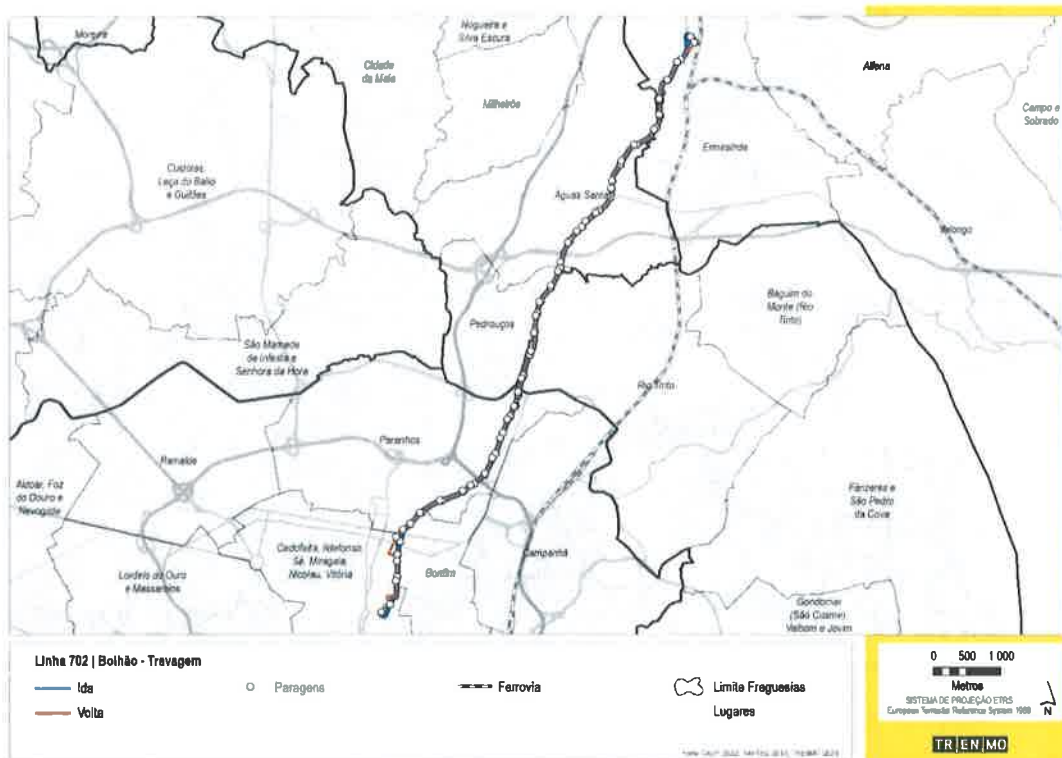


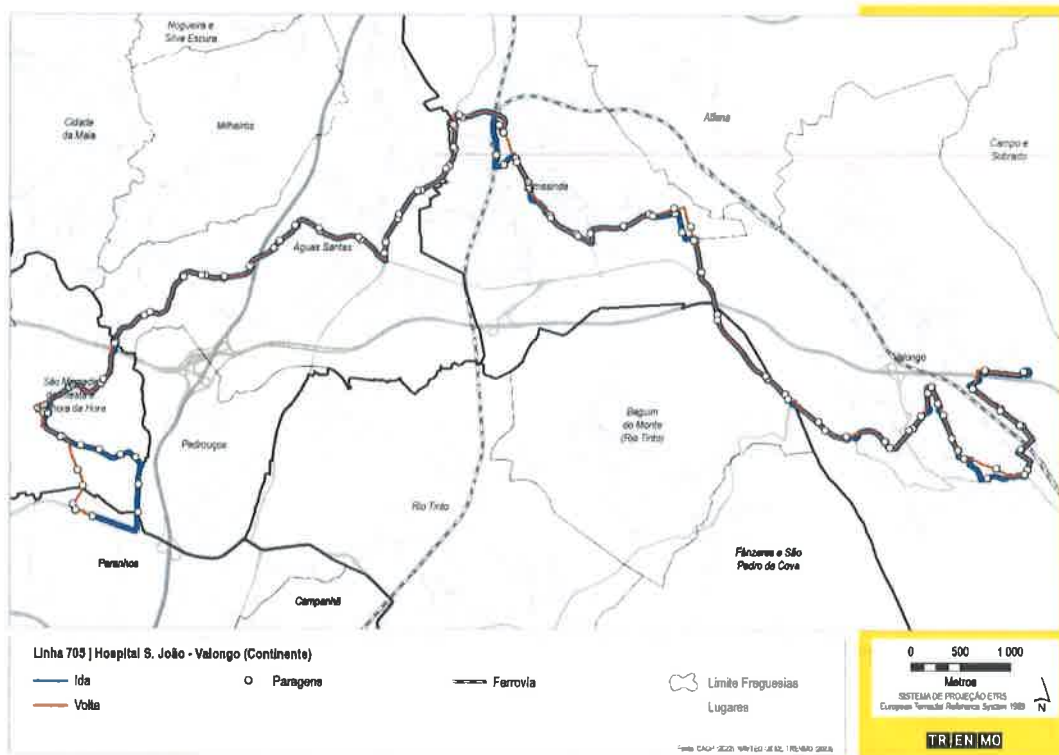
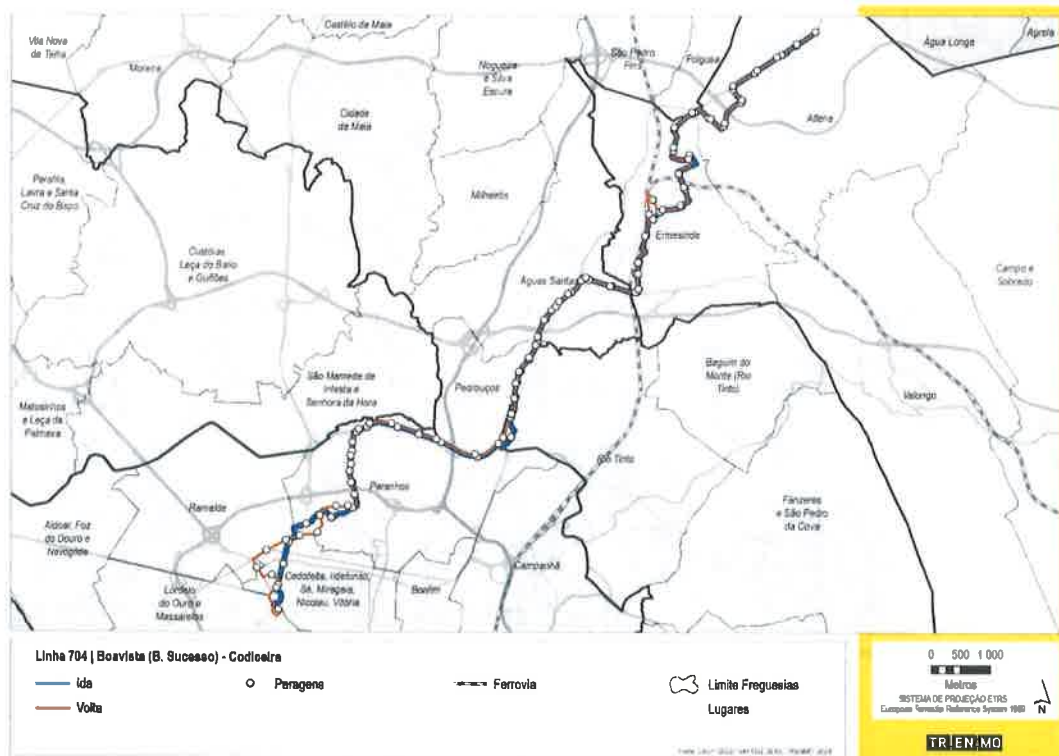


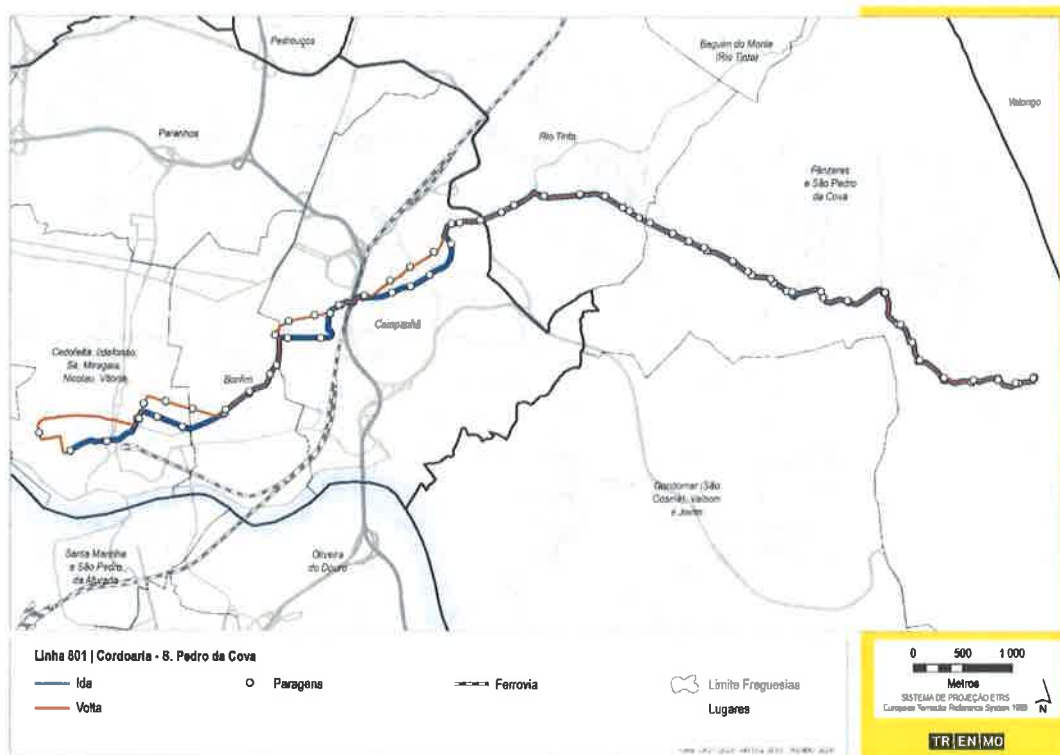
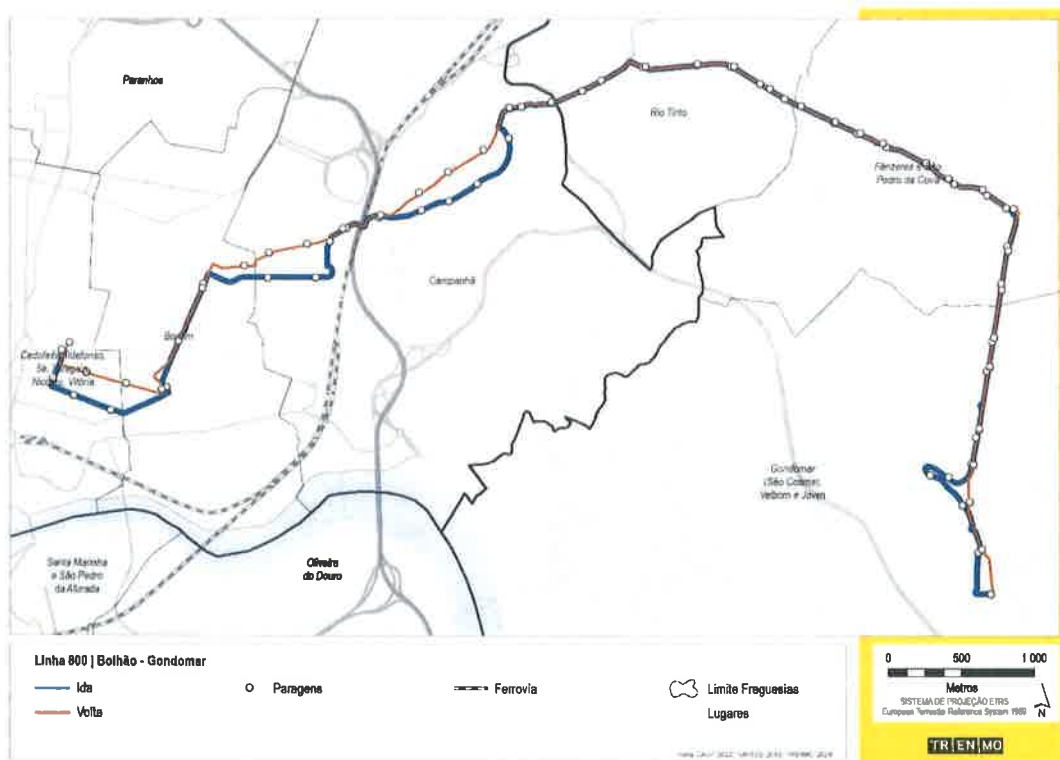


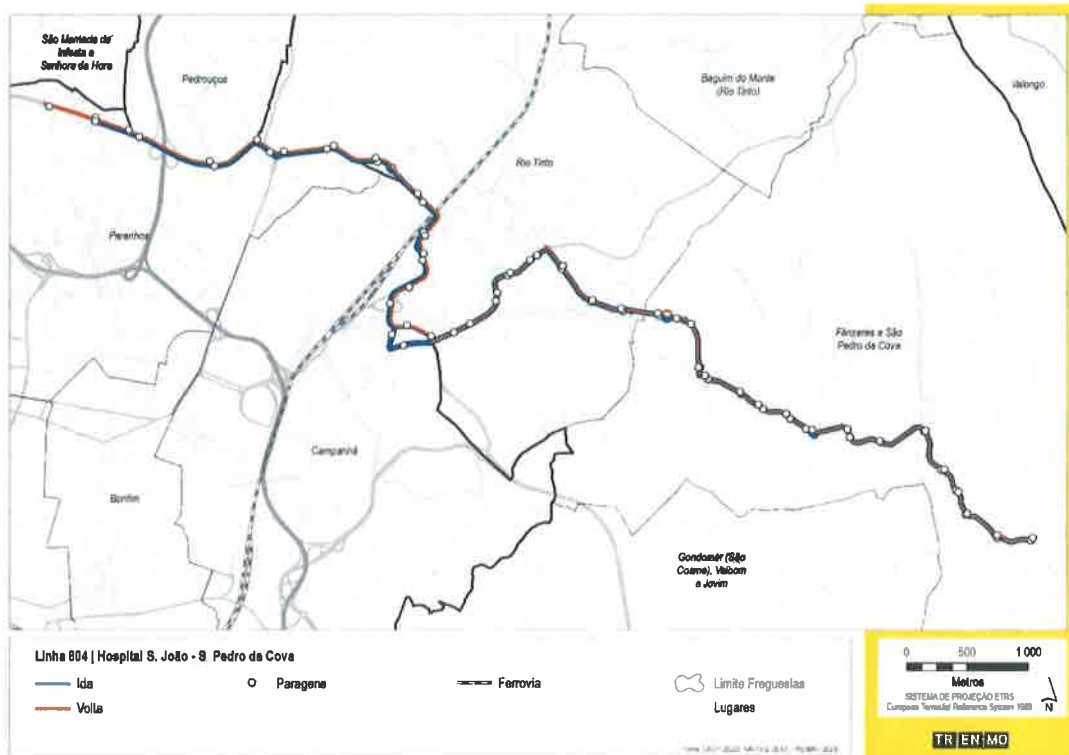
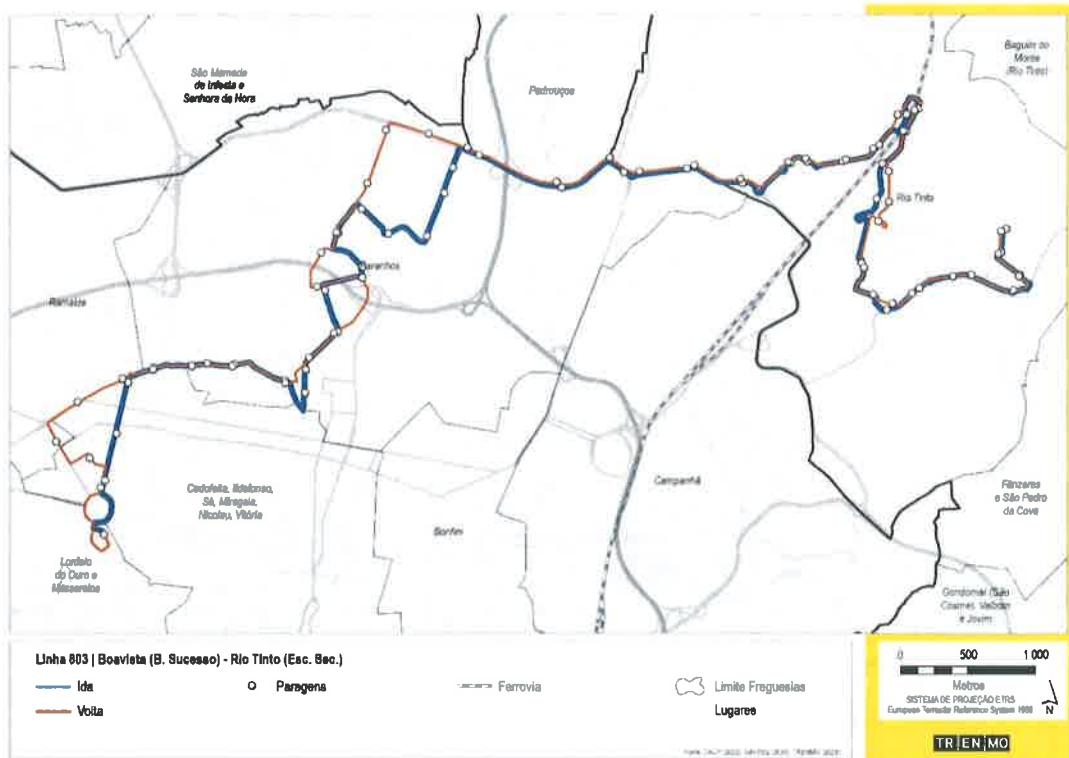


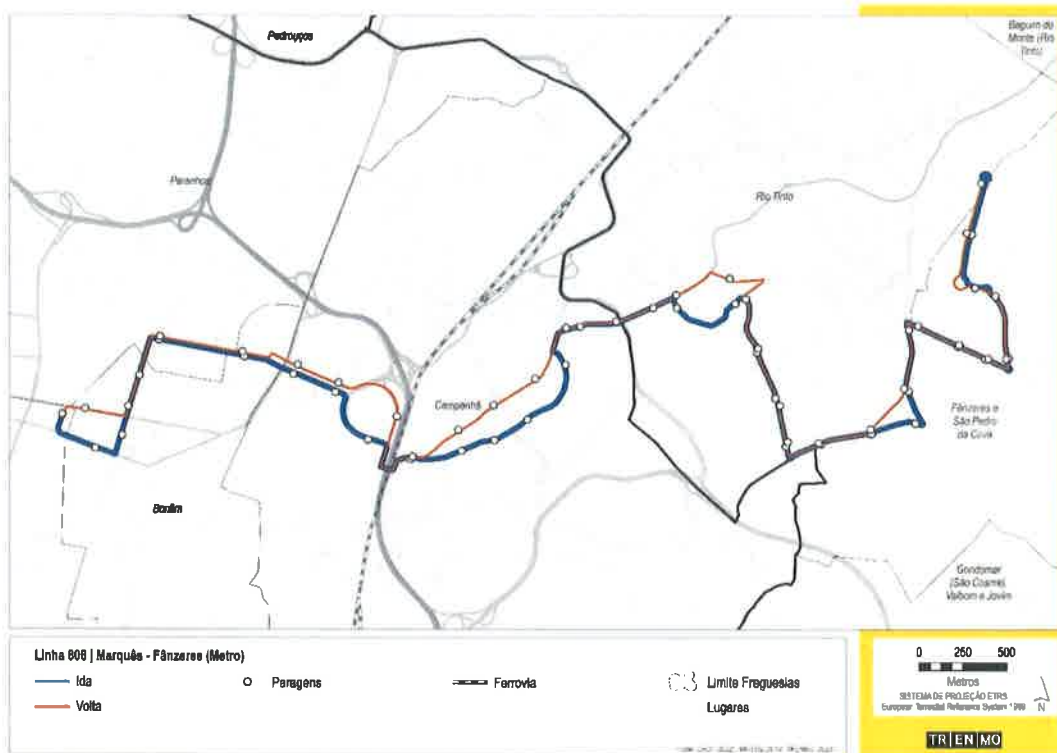
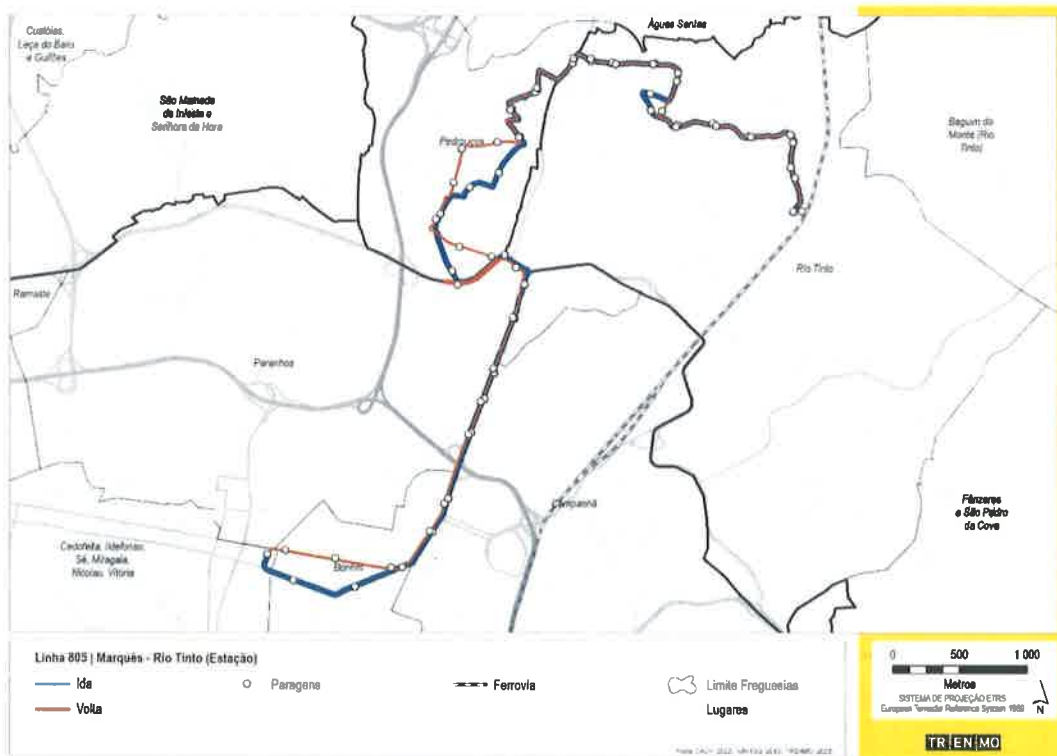


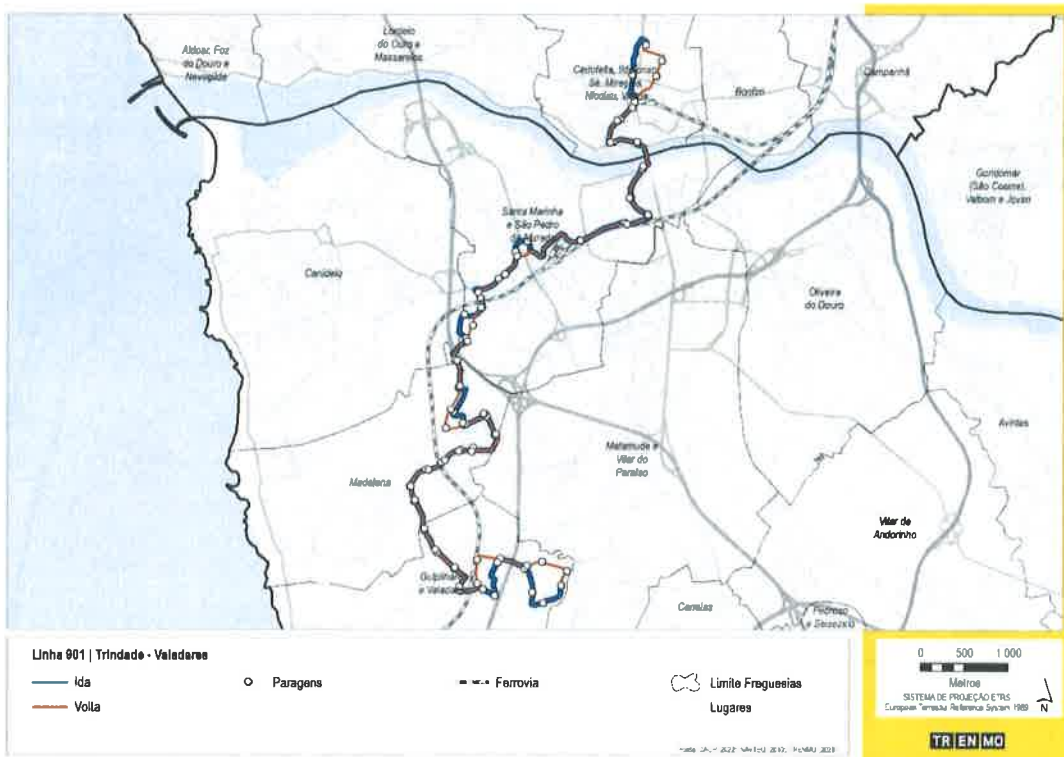


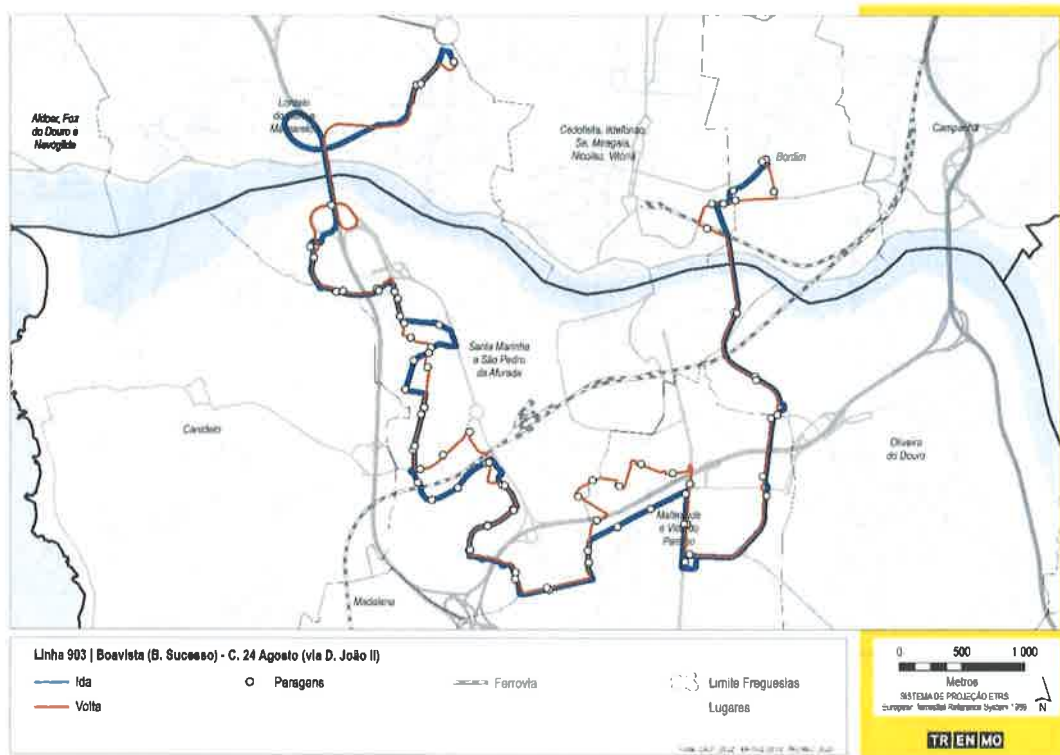
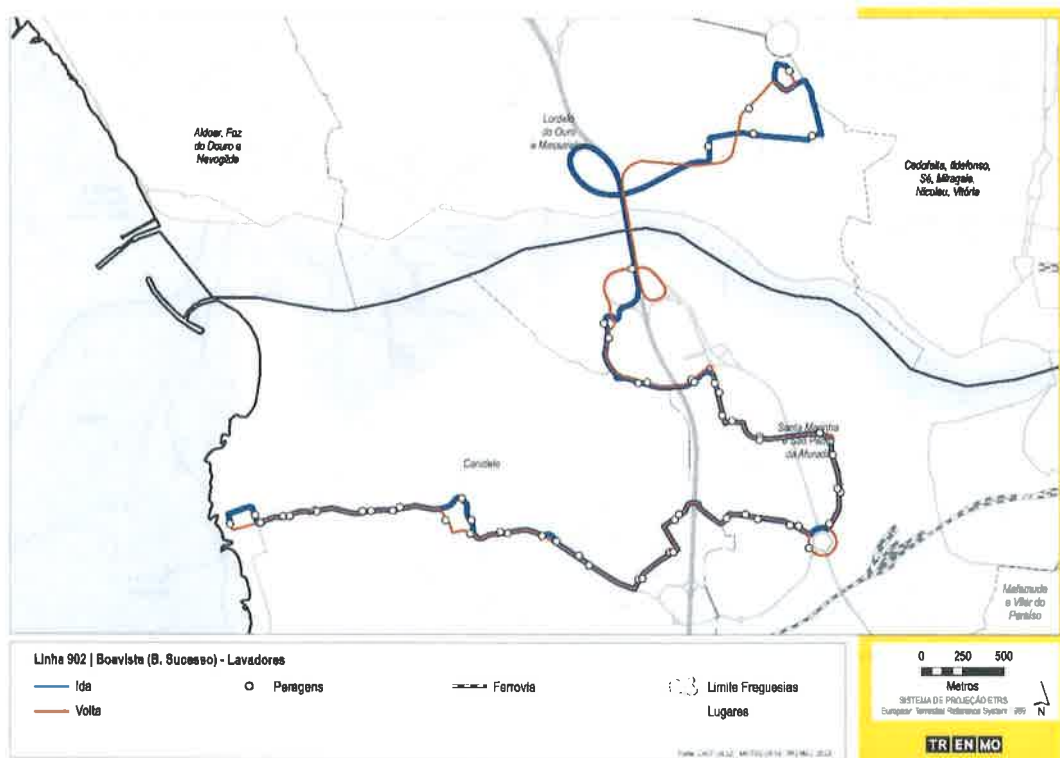


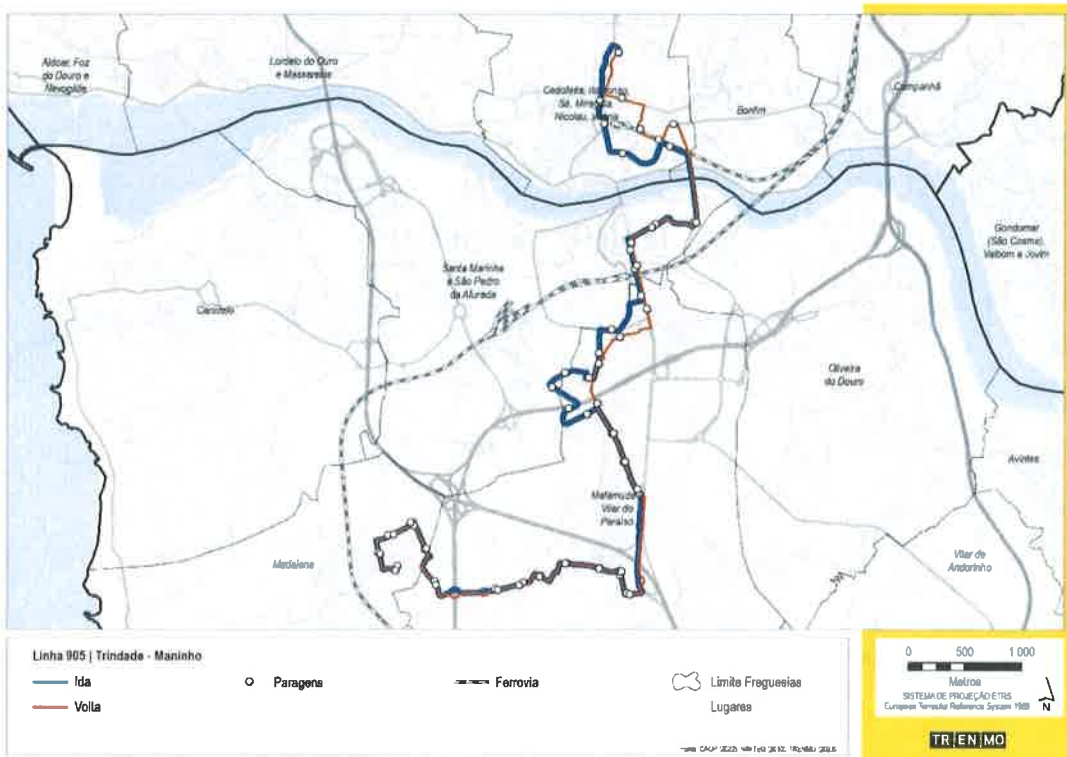
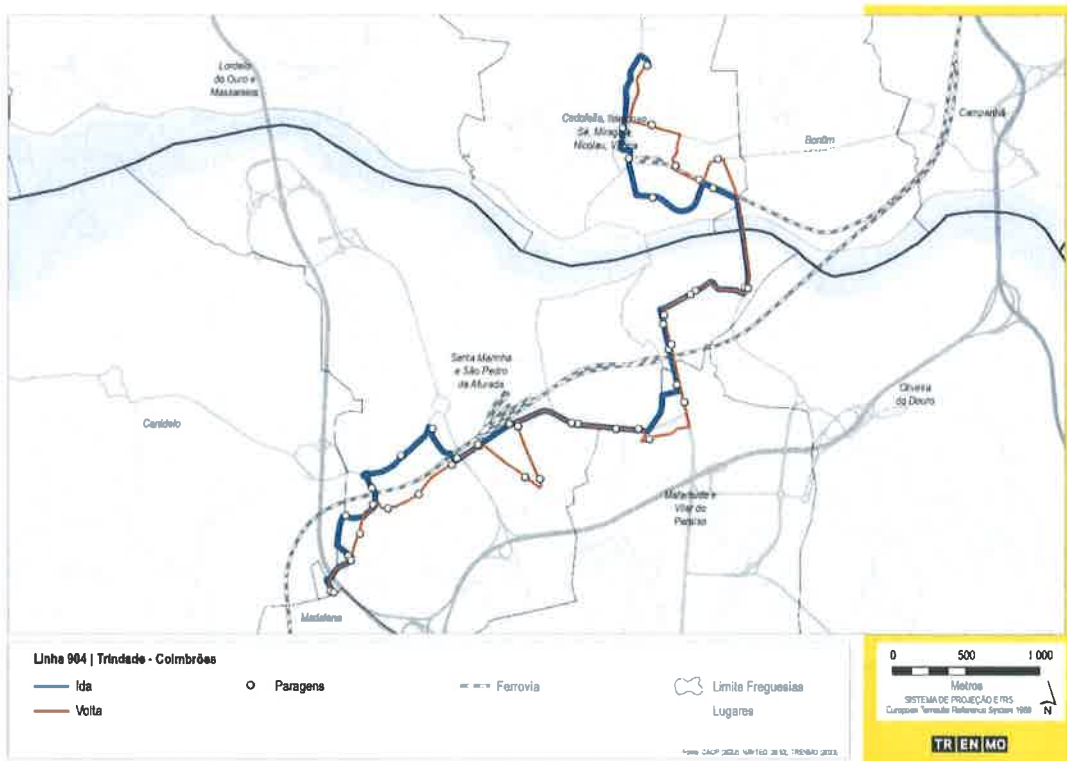


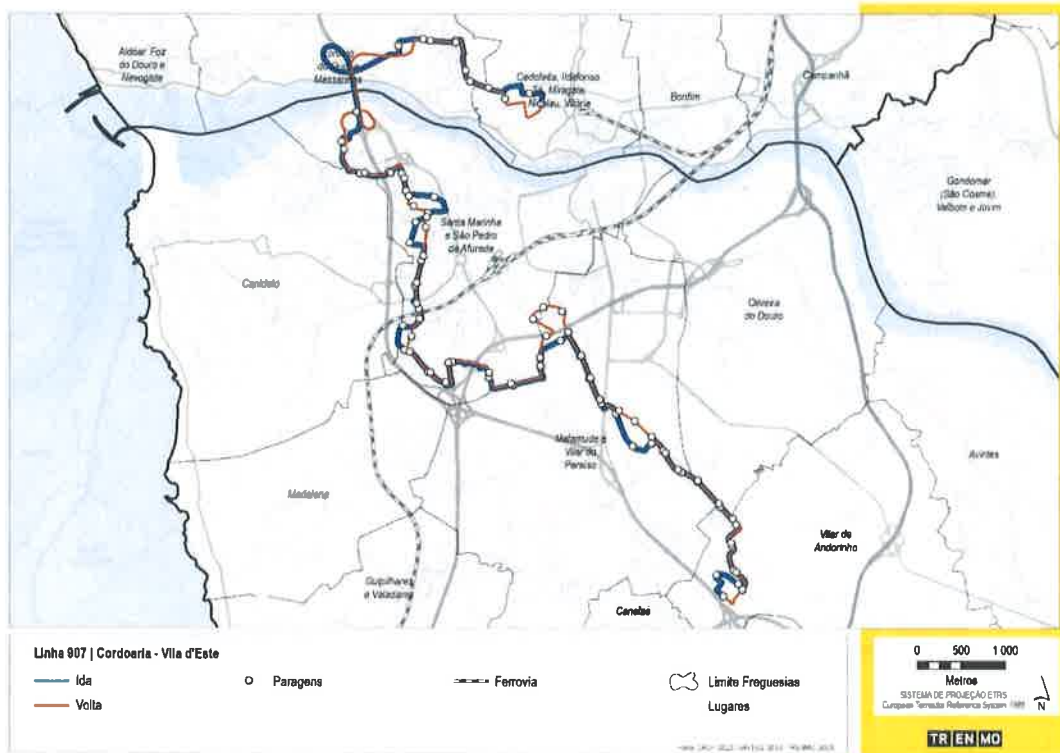
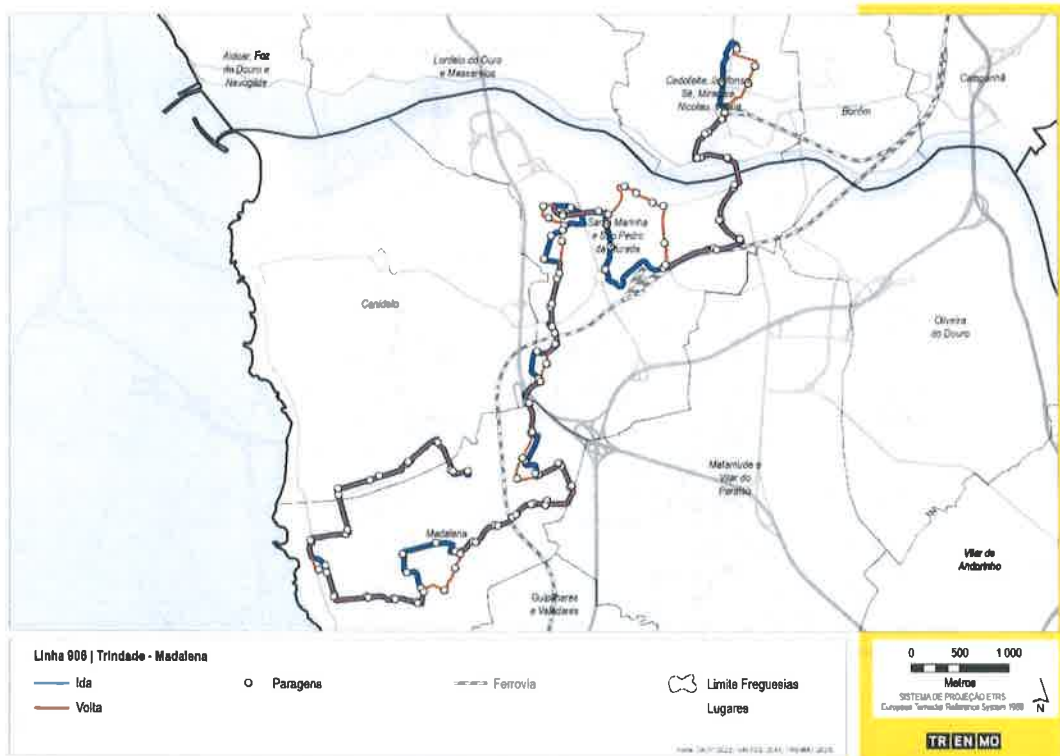








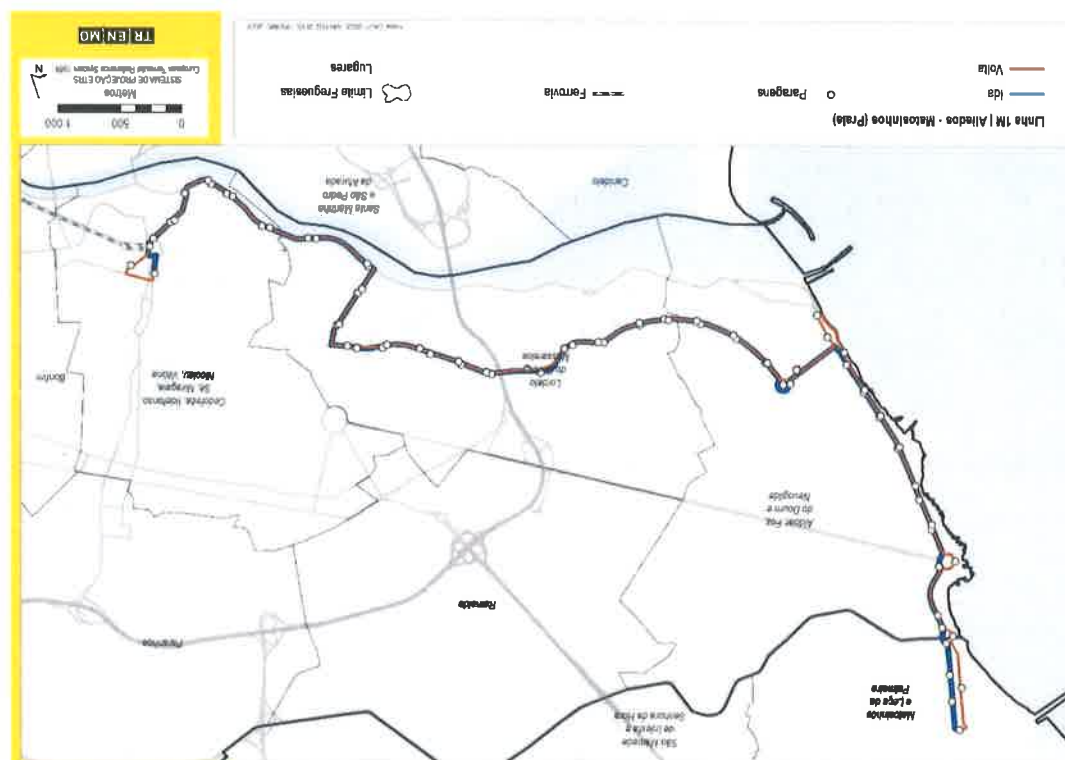
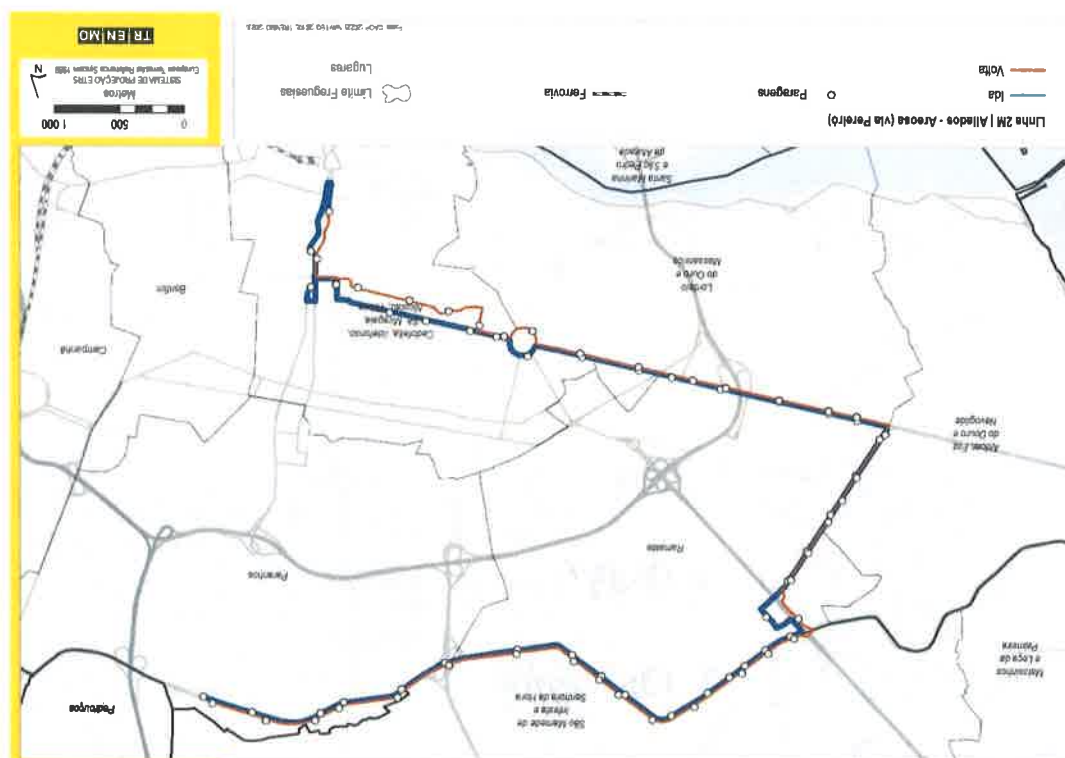


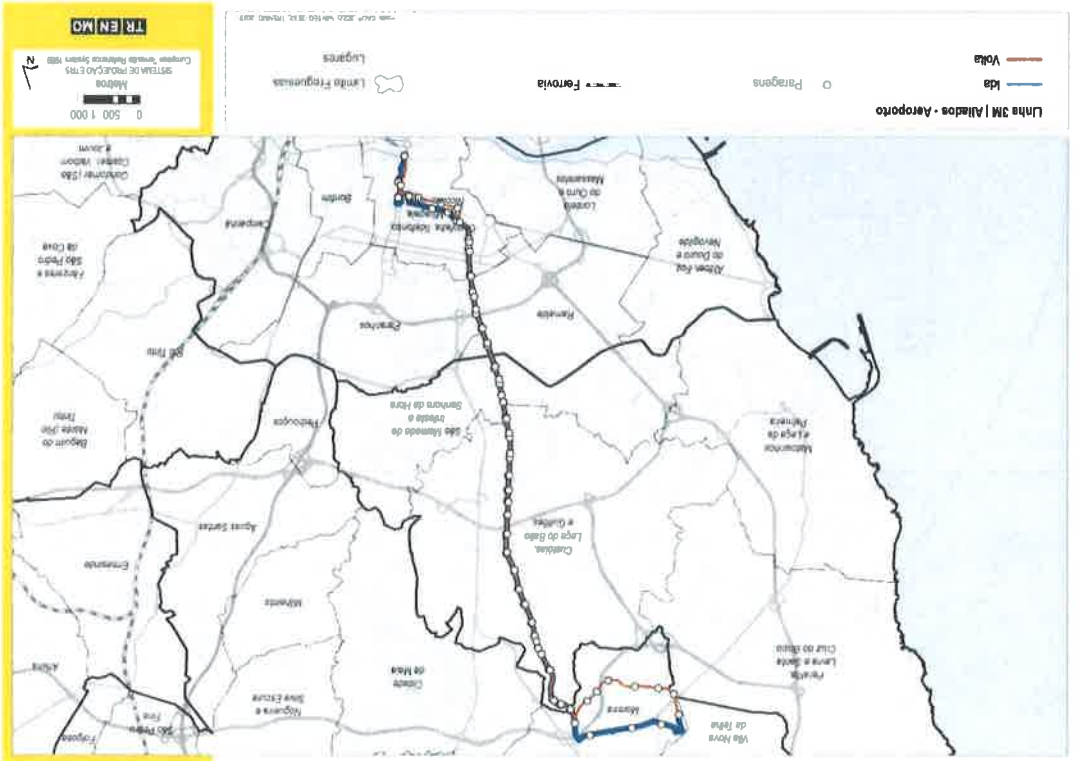
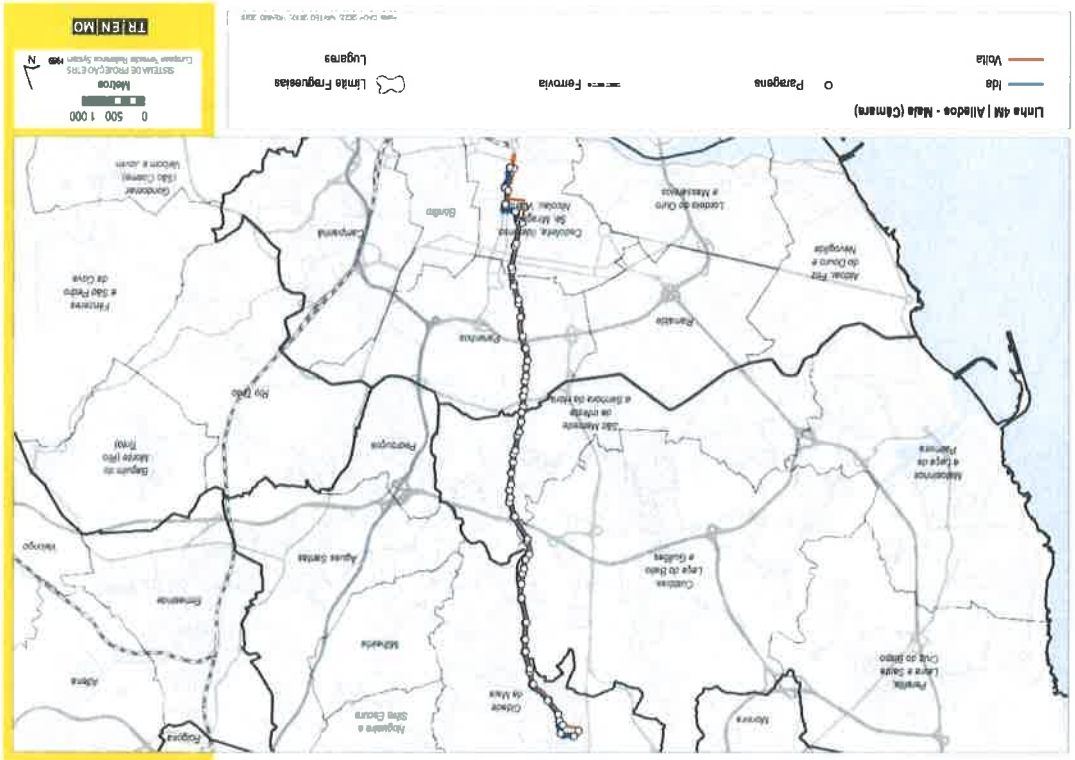


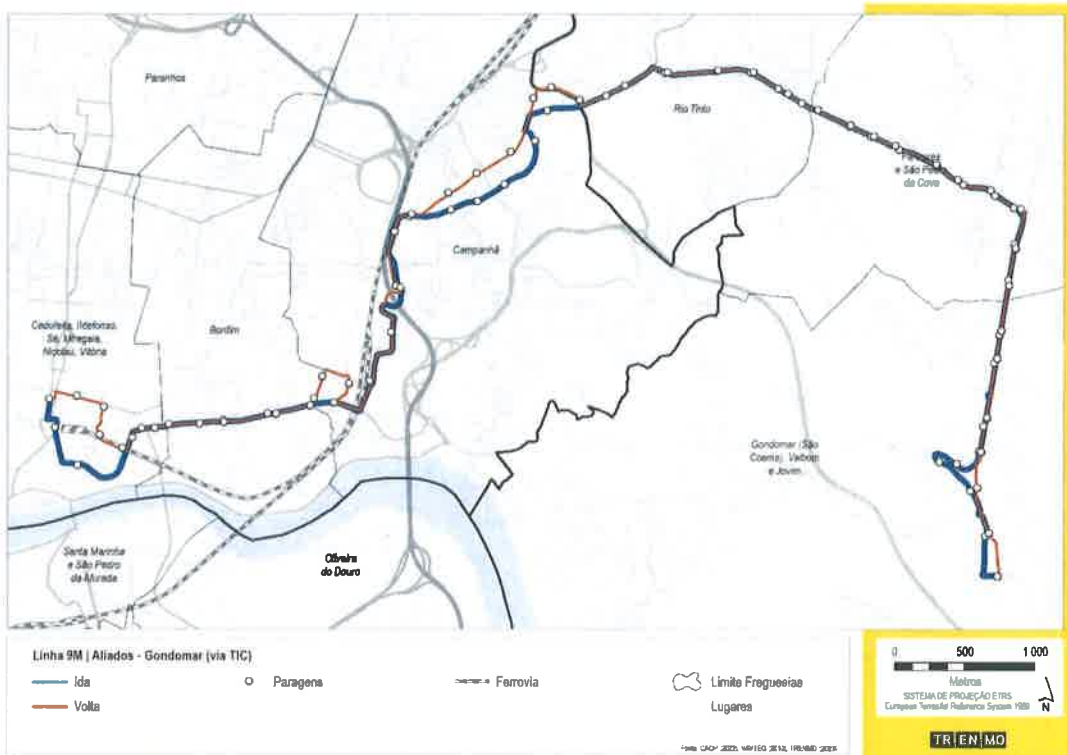
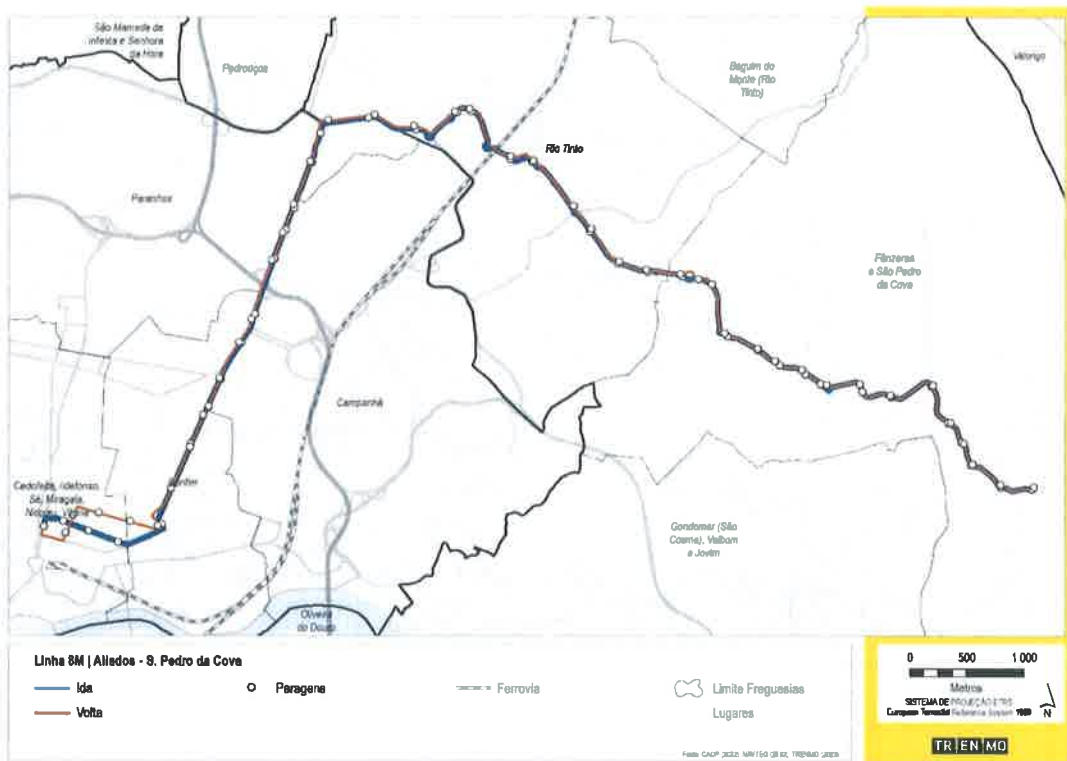
APÊNDICE 1

CENÁRIO 3

D. P. P. P.
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100







Handwritten notes and signatures in blue ink:

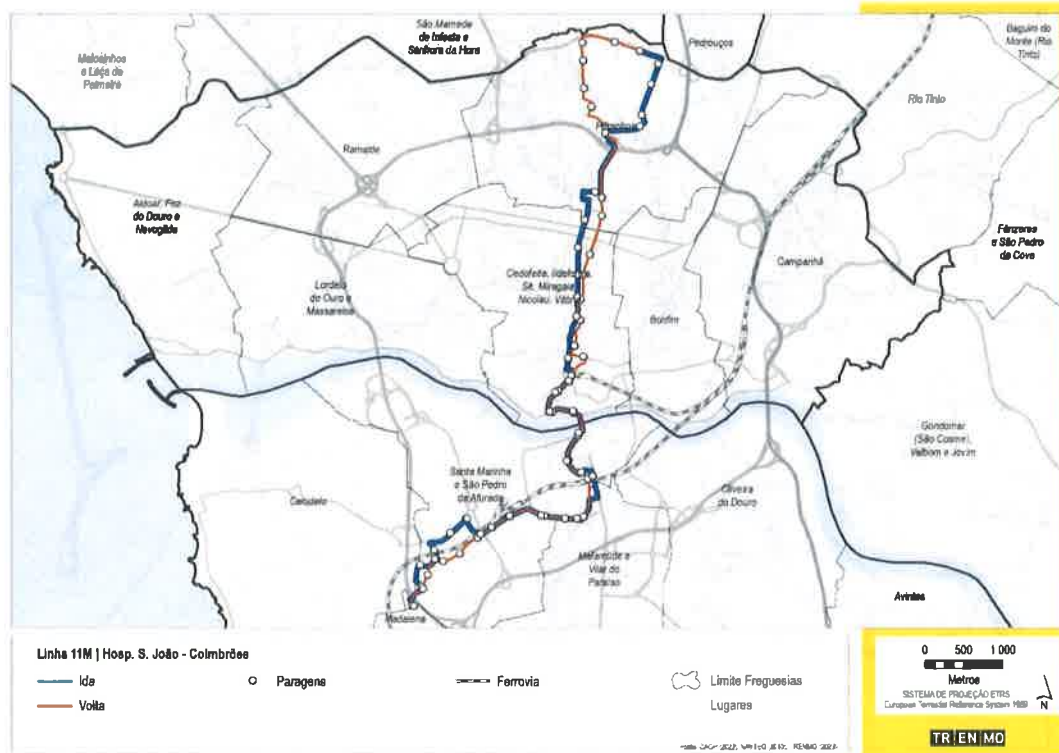
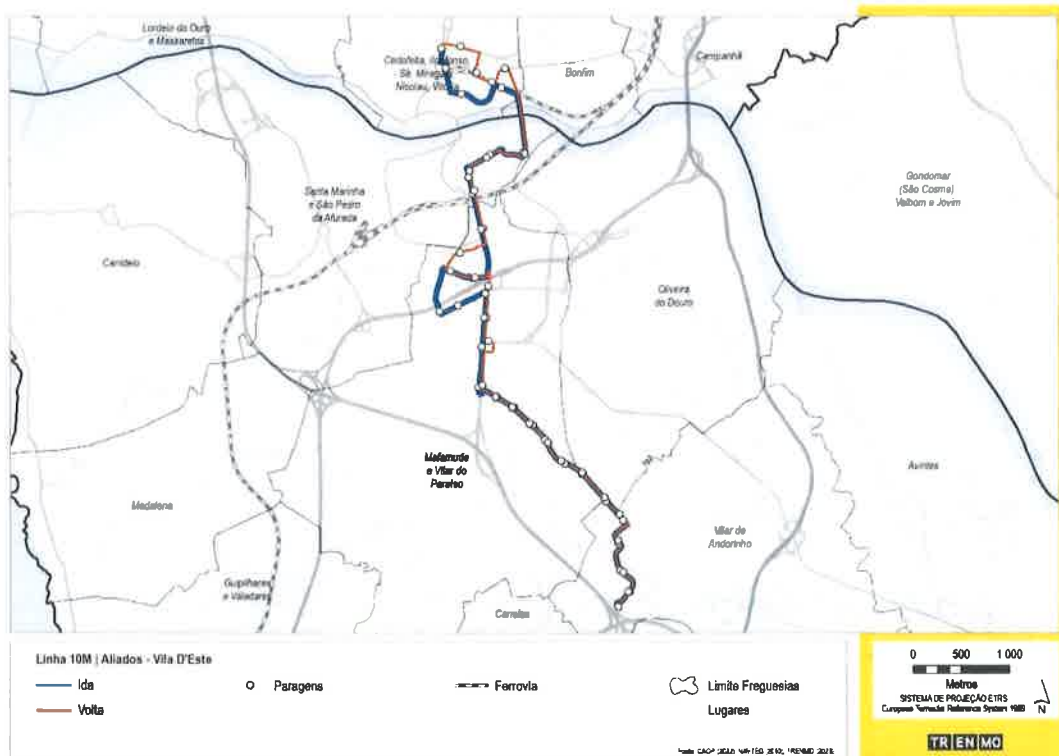
9.1.2023

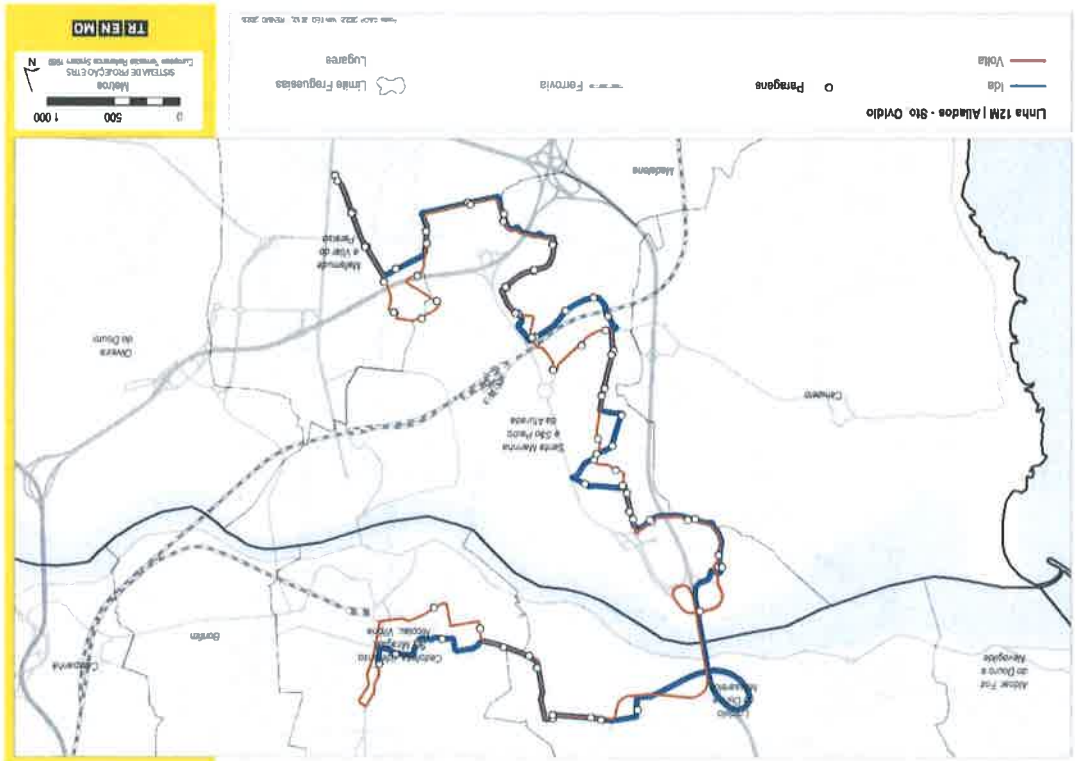
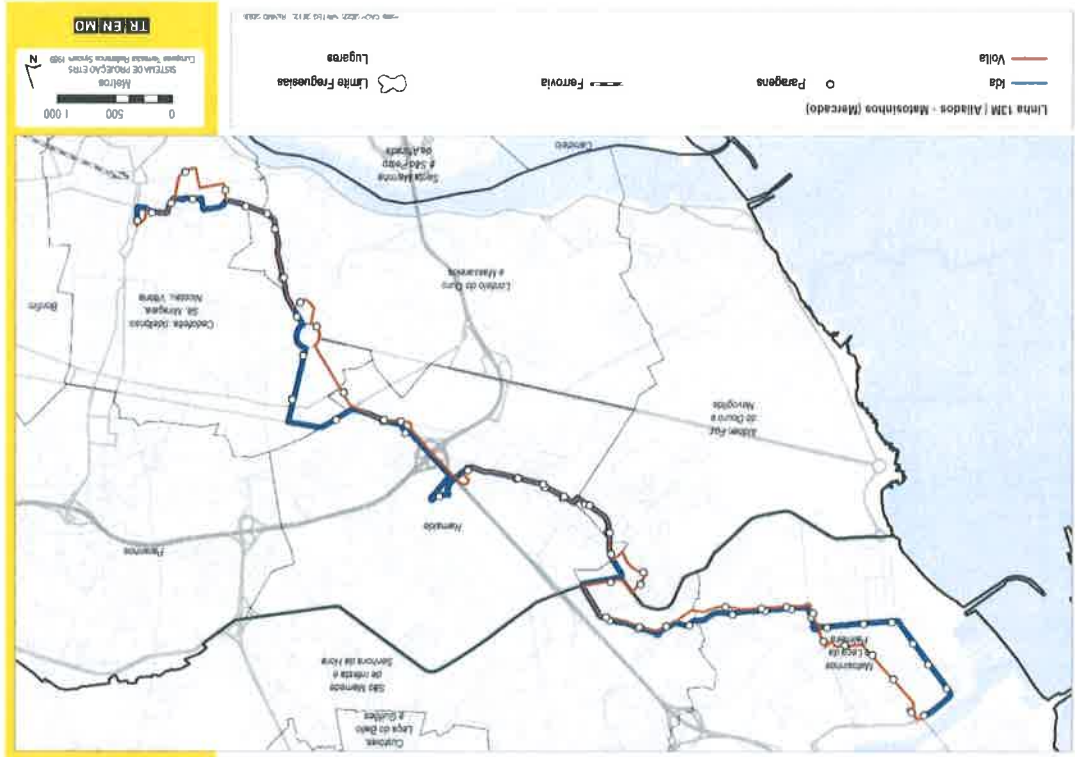
[Signature]

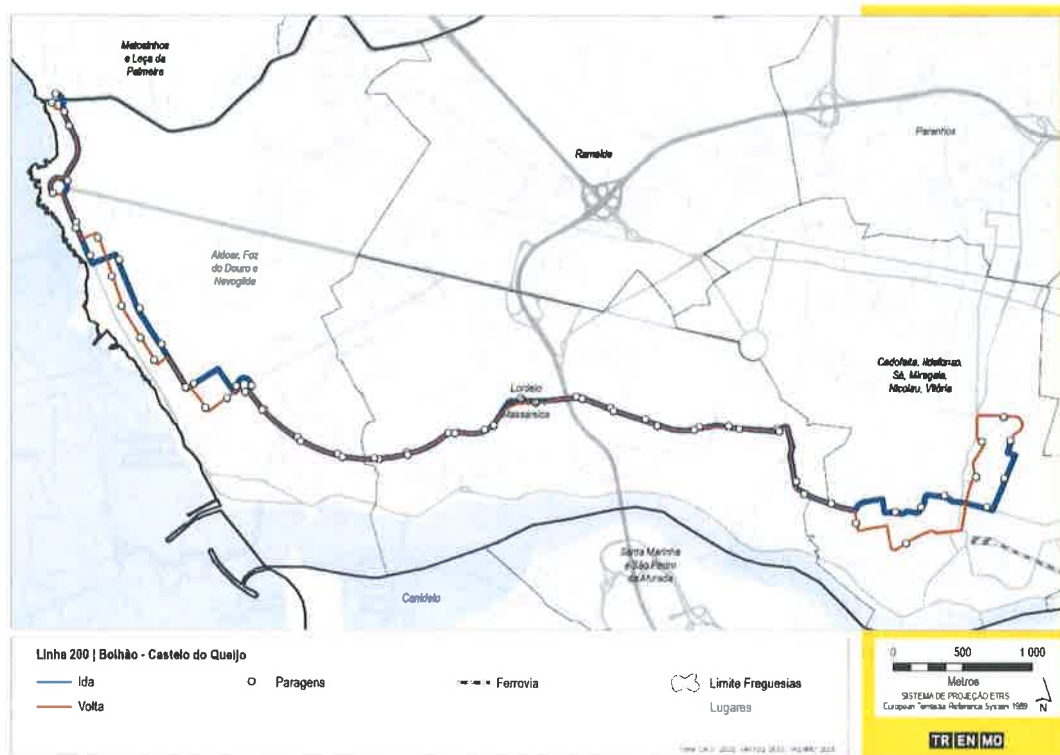
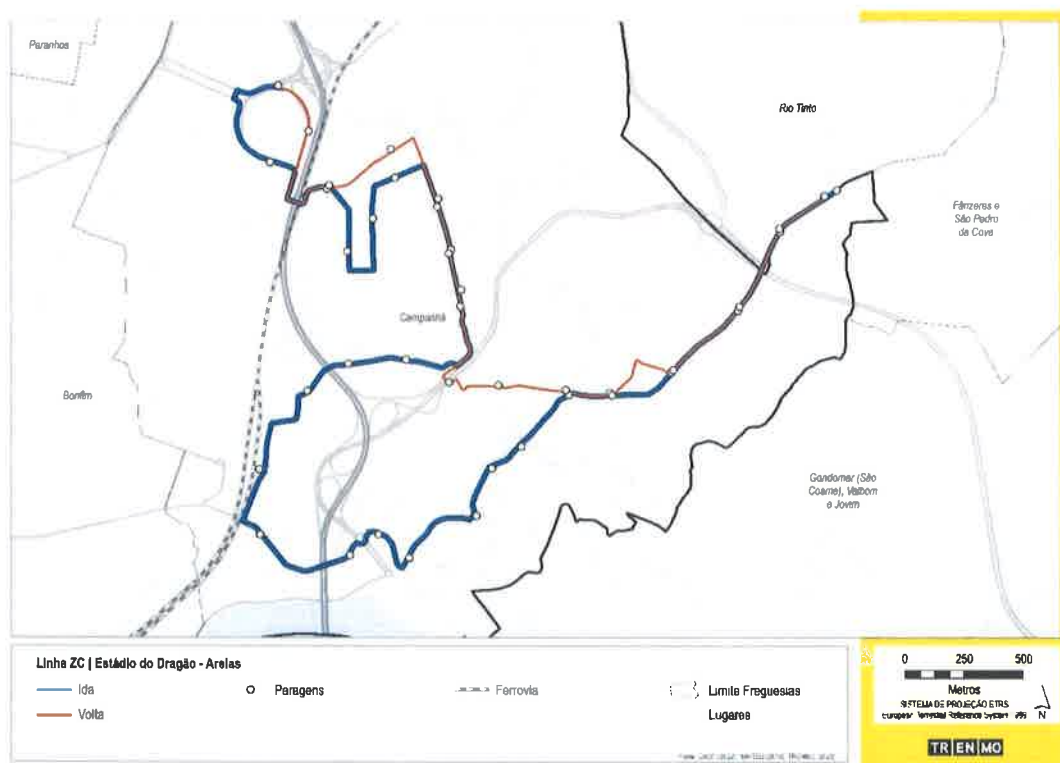
[Signature]

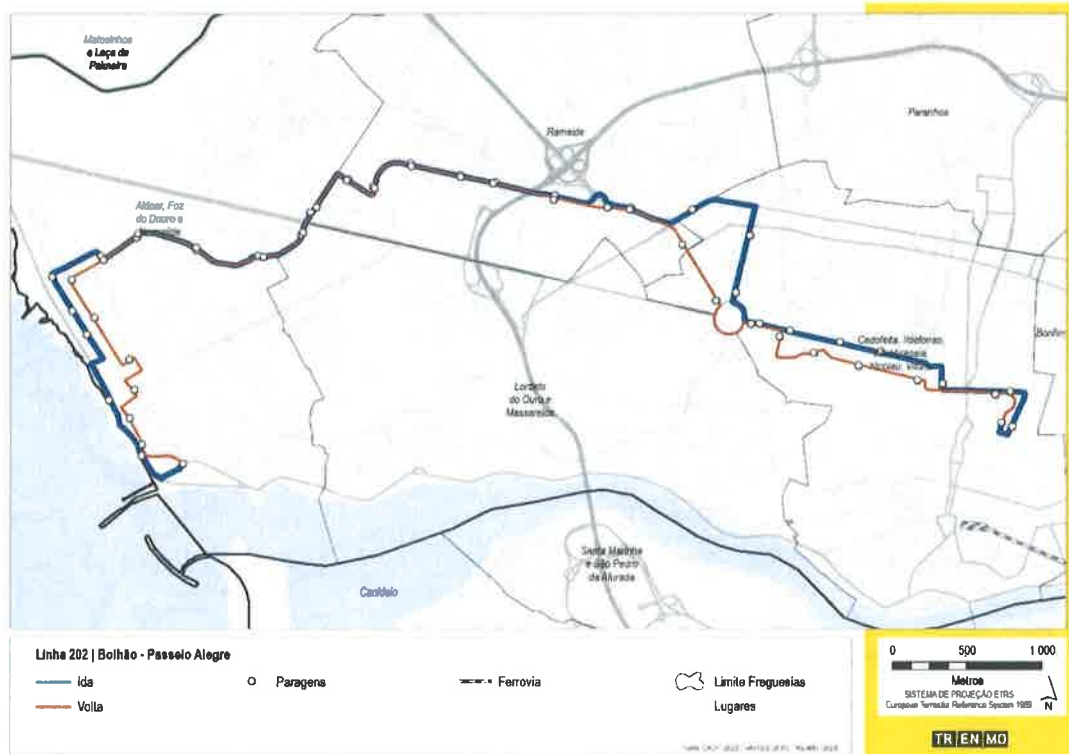
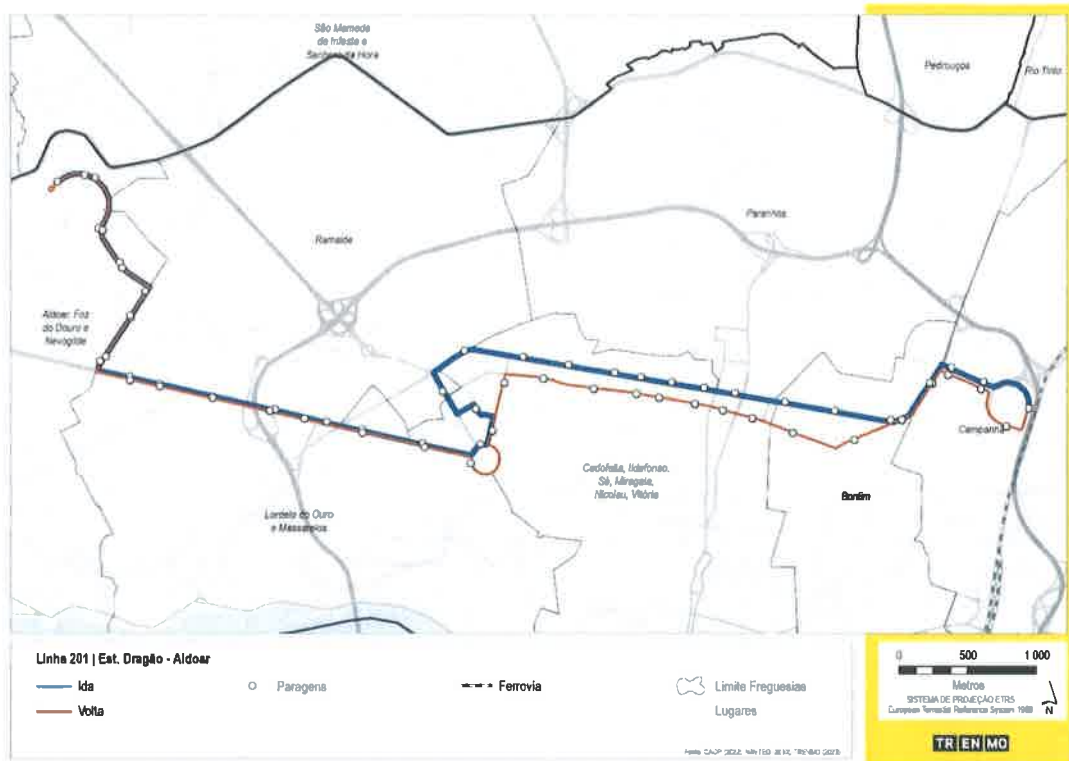
[Signature]

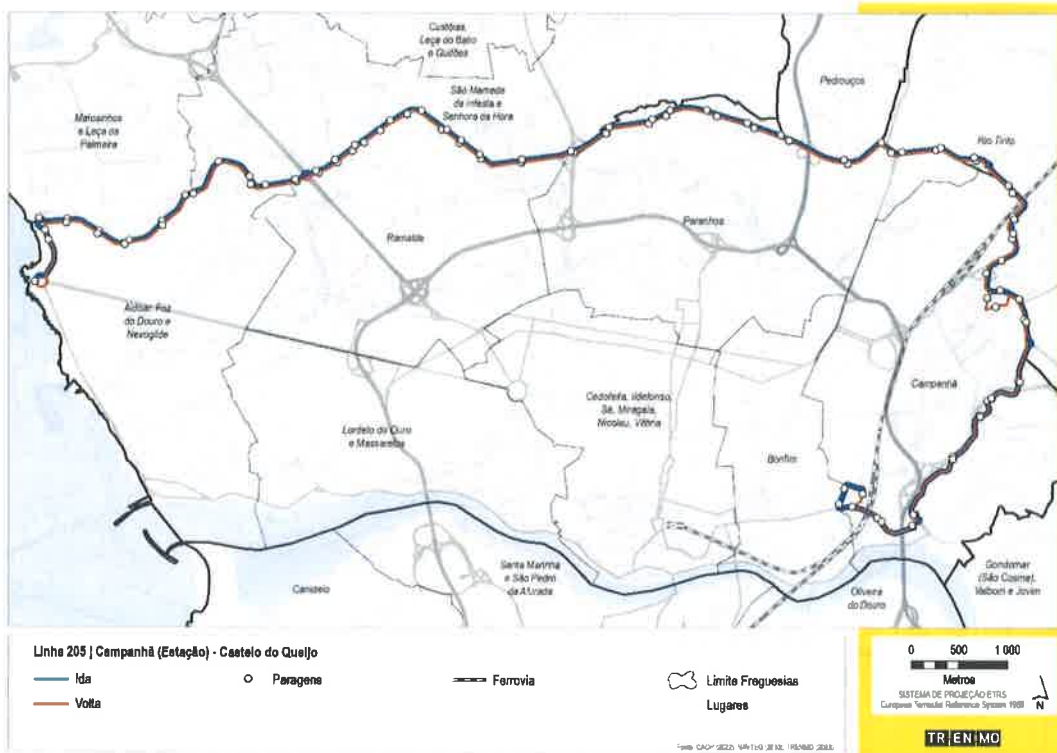
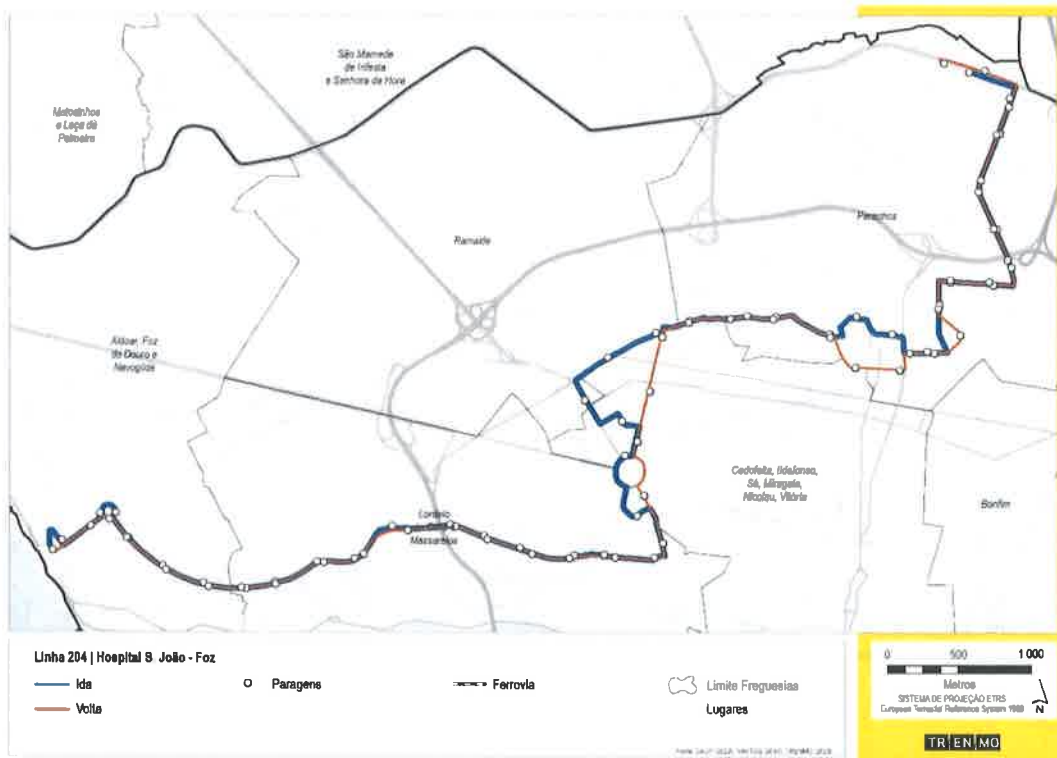
[Signature]

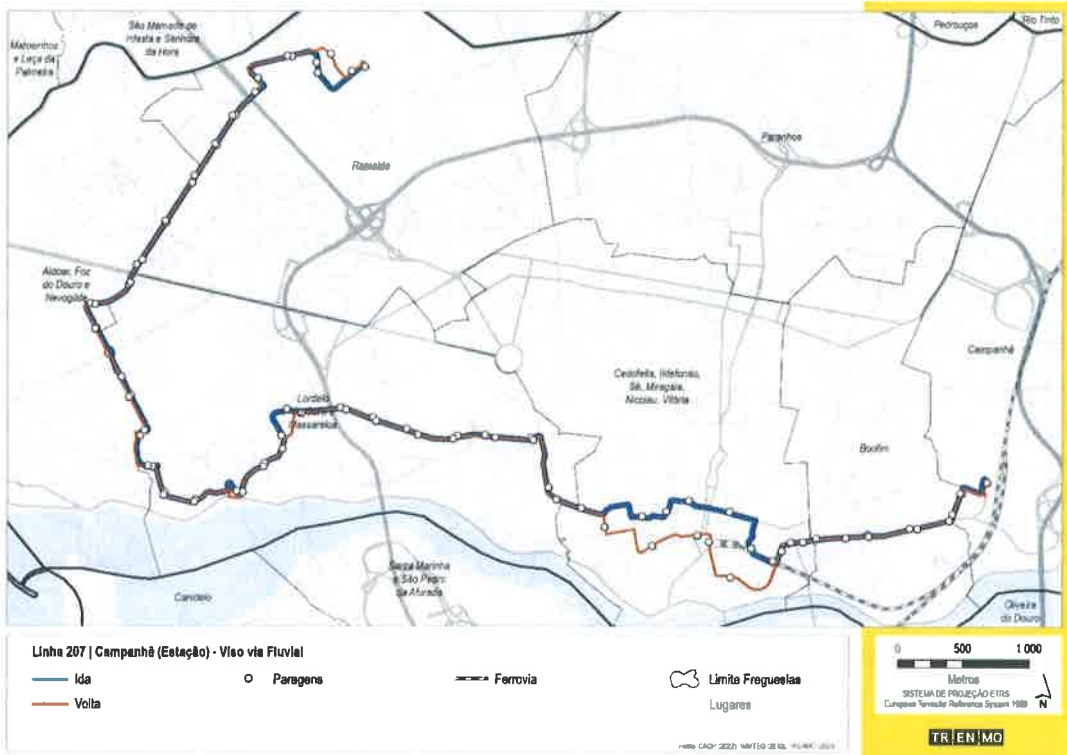
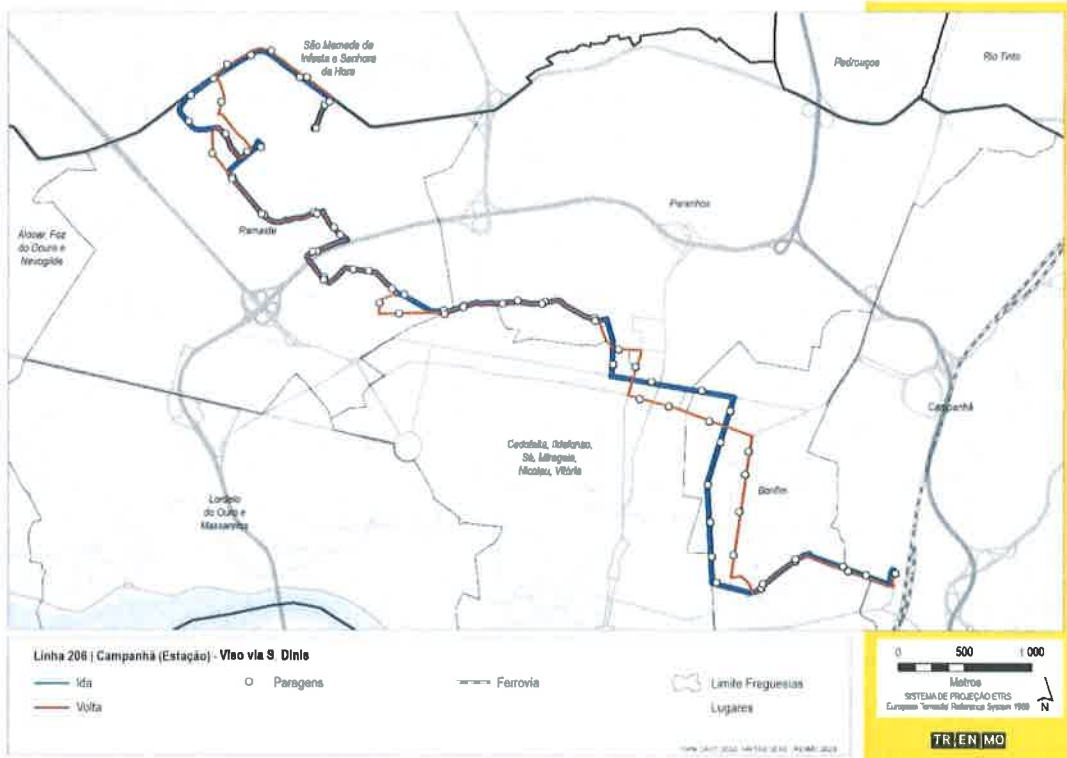


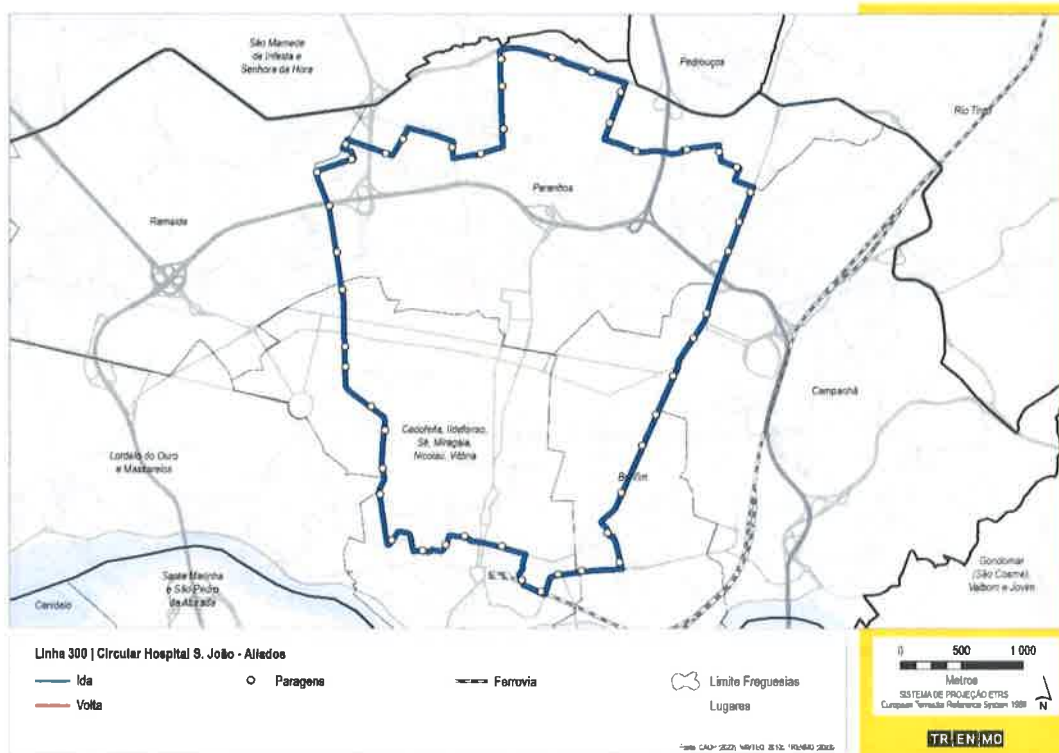
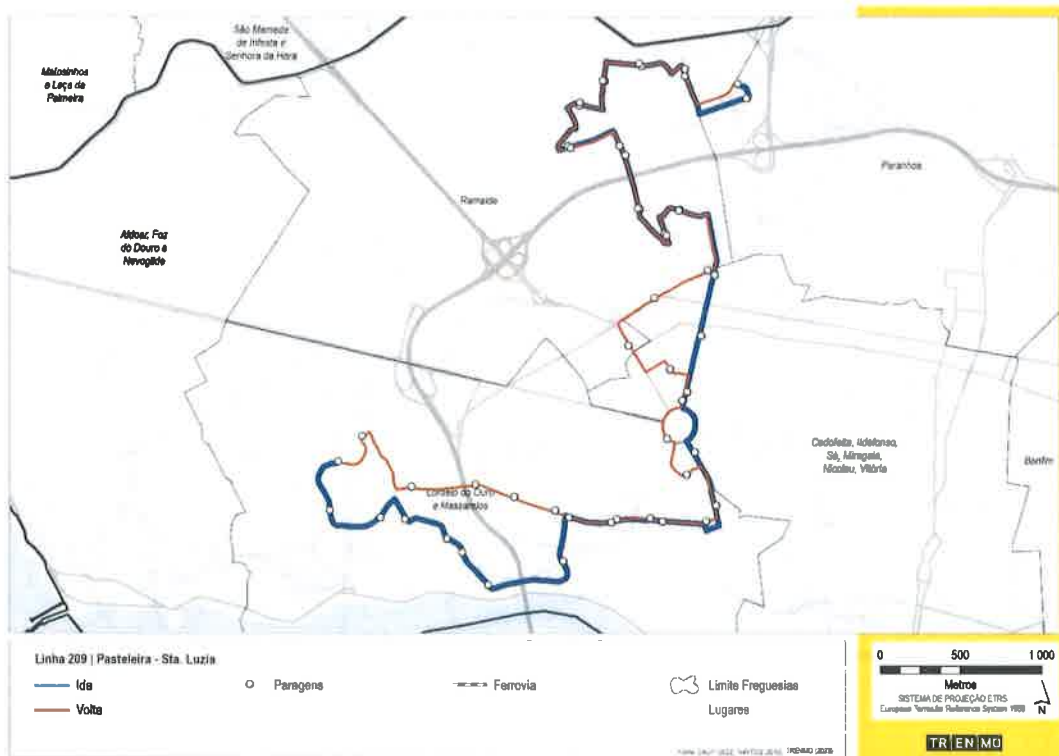


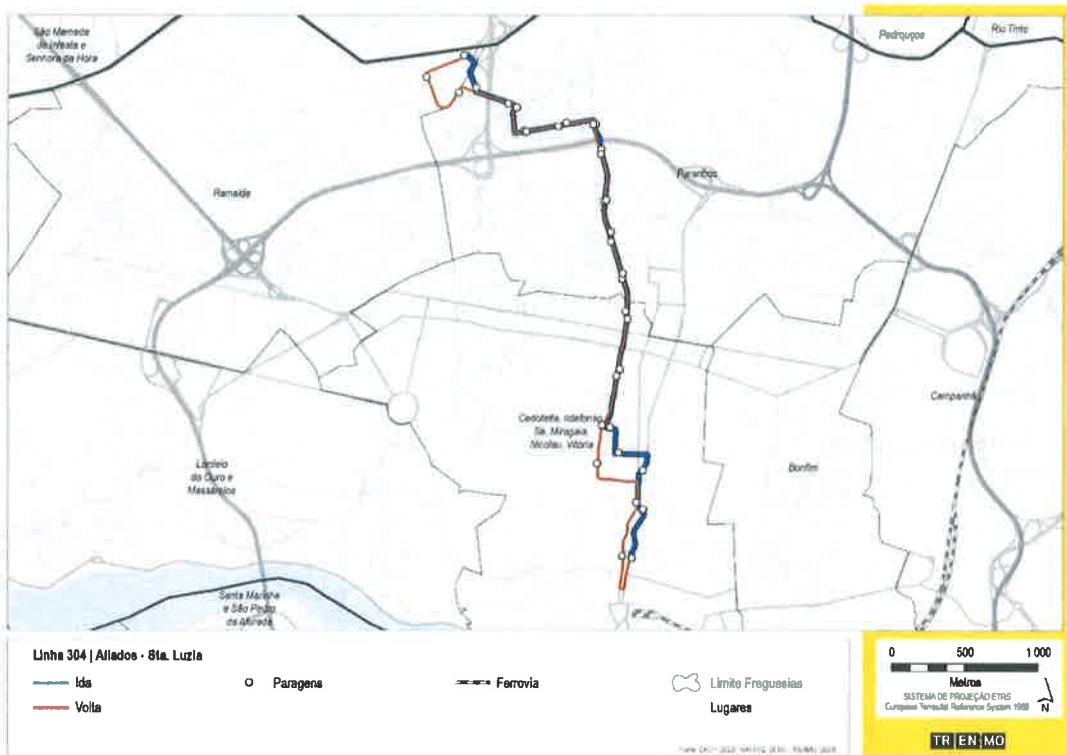
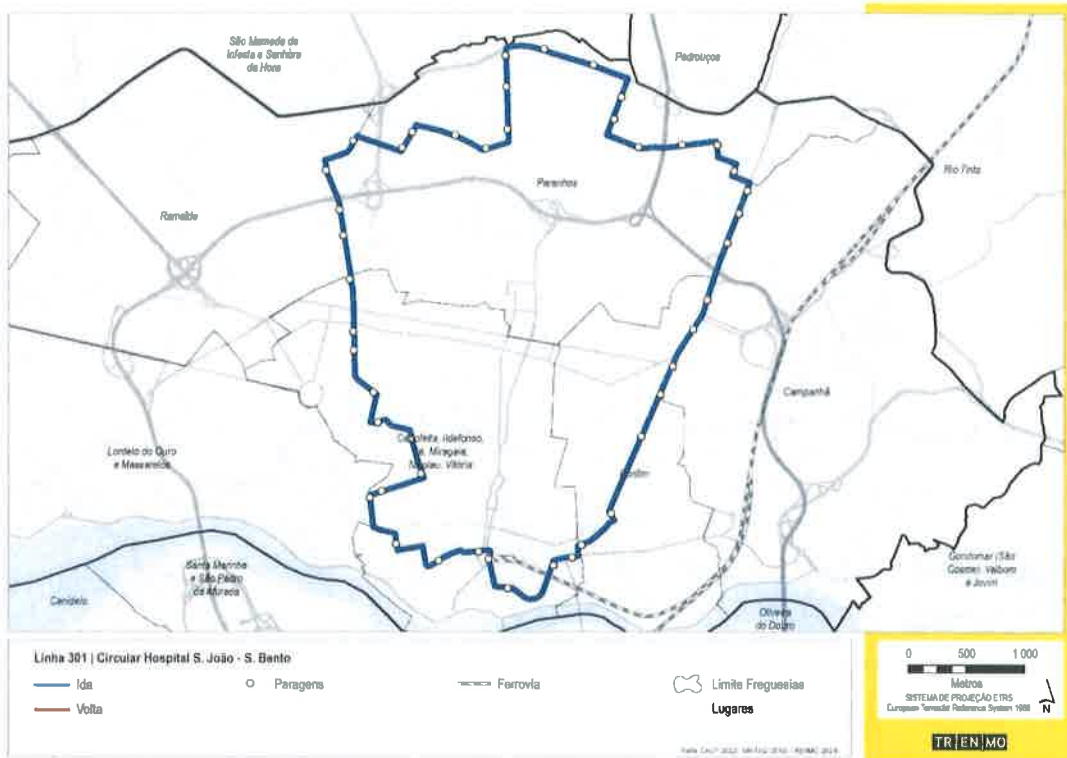


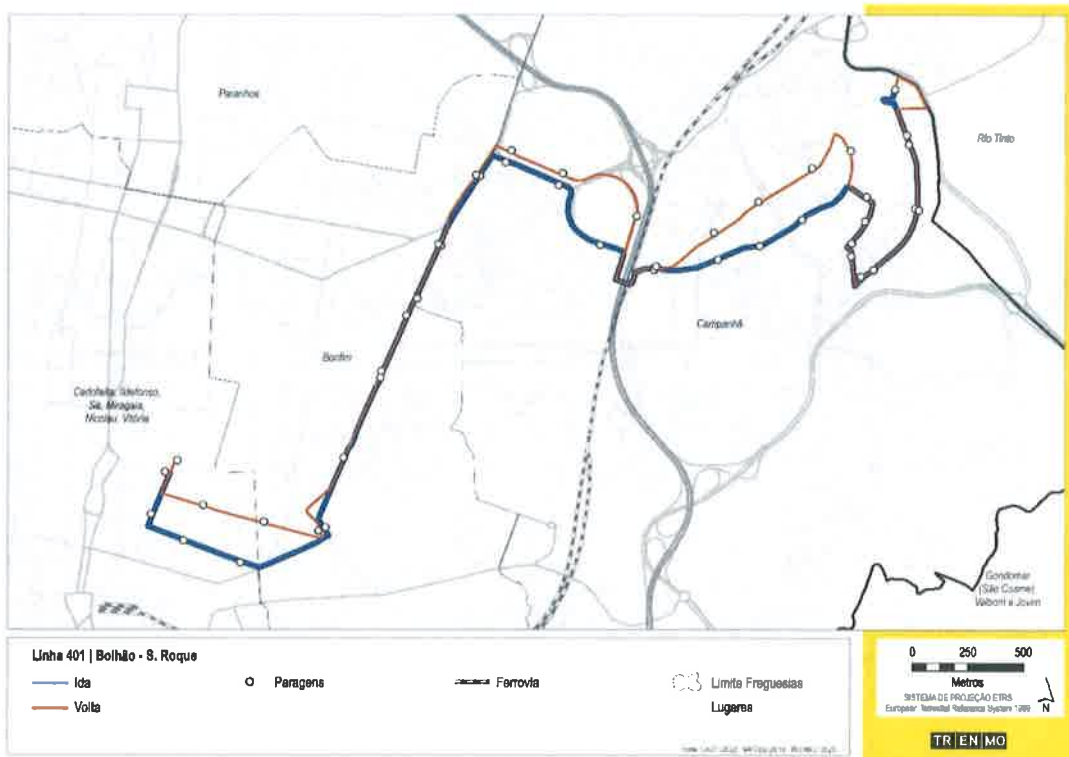
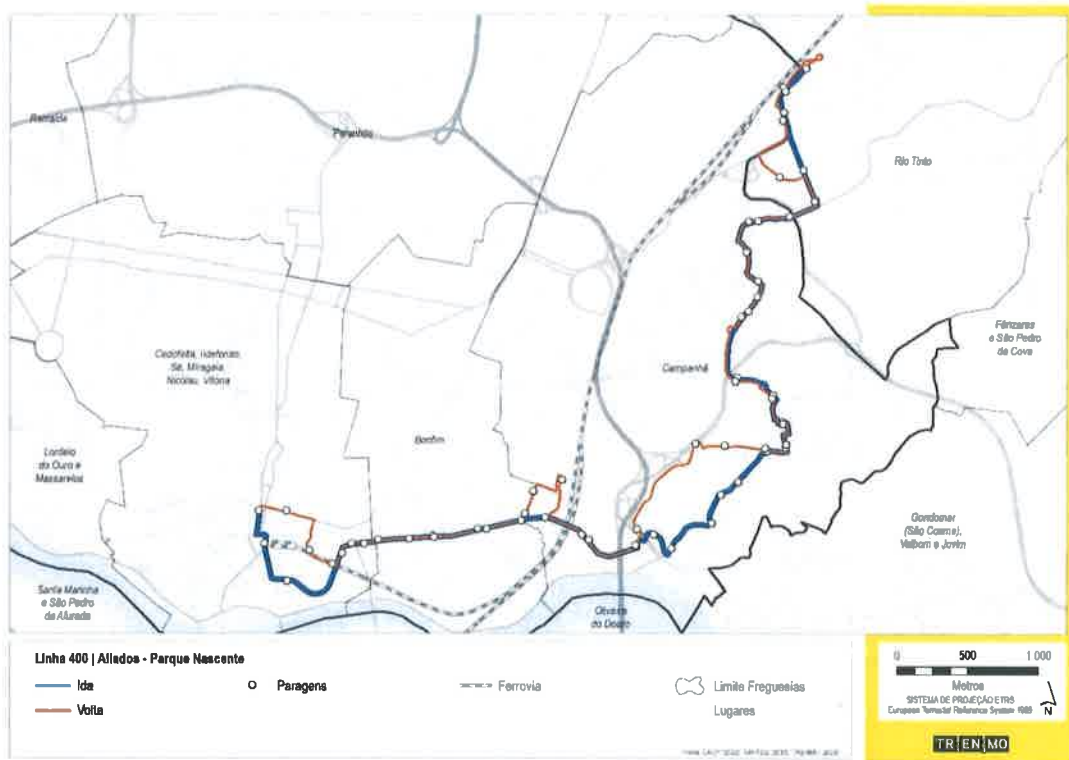


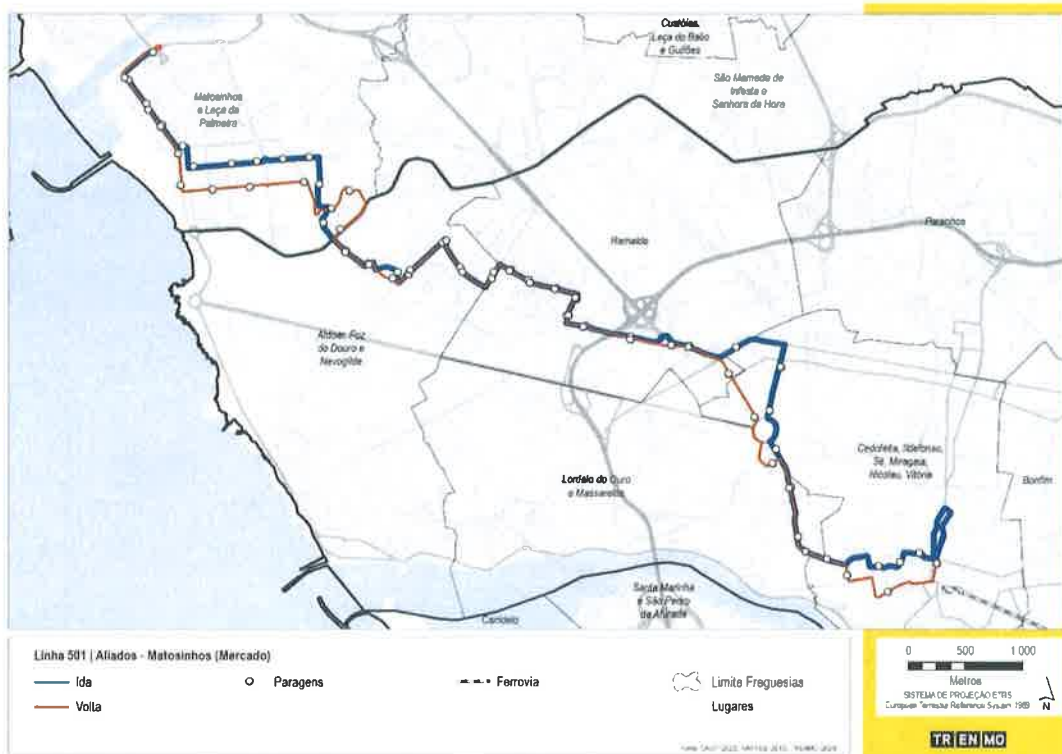






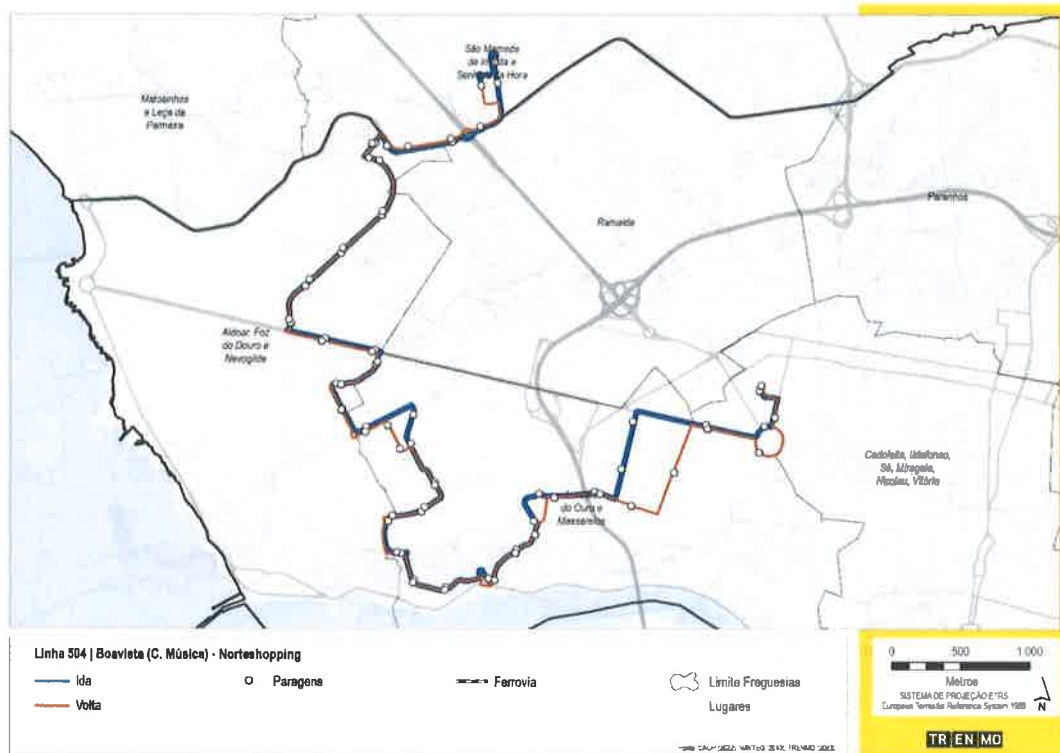
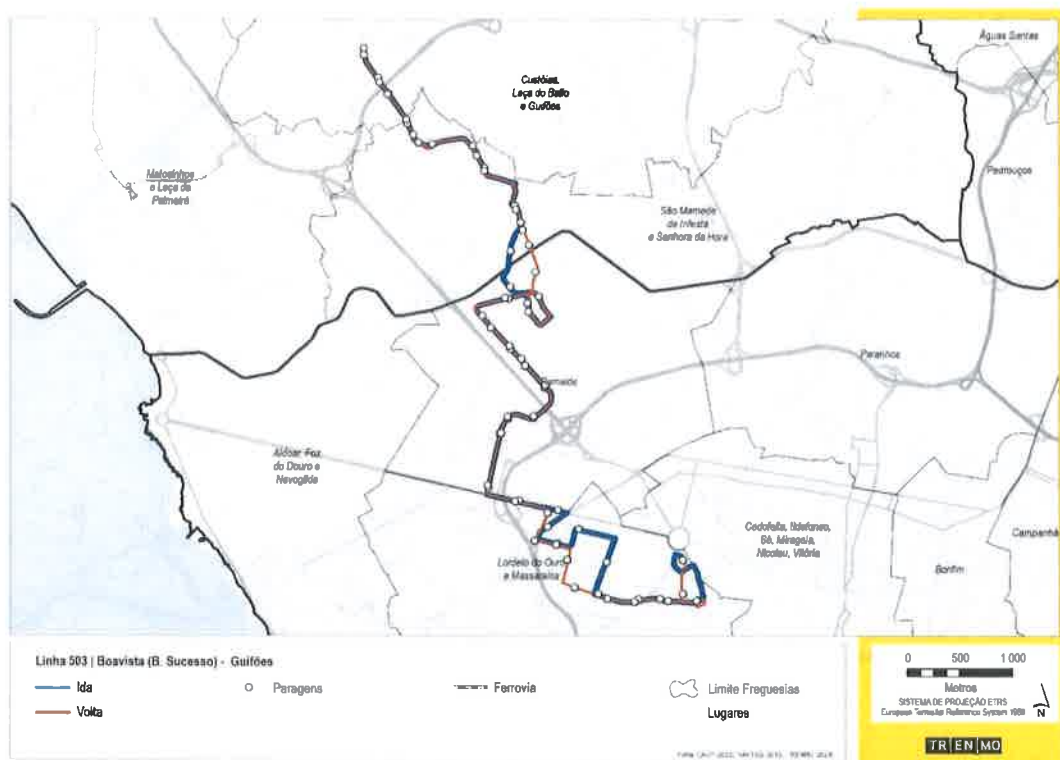


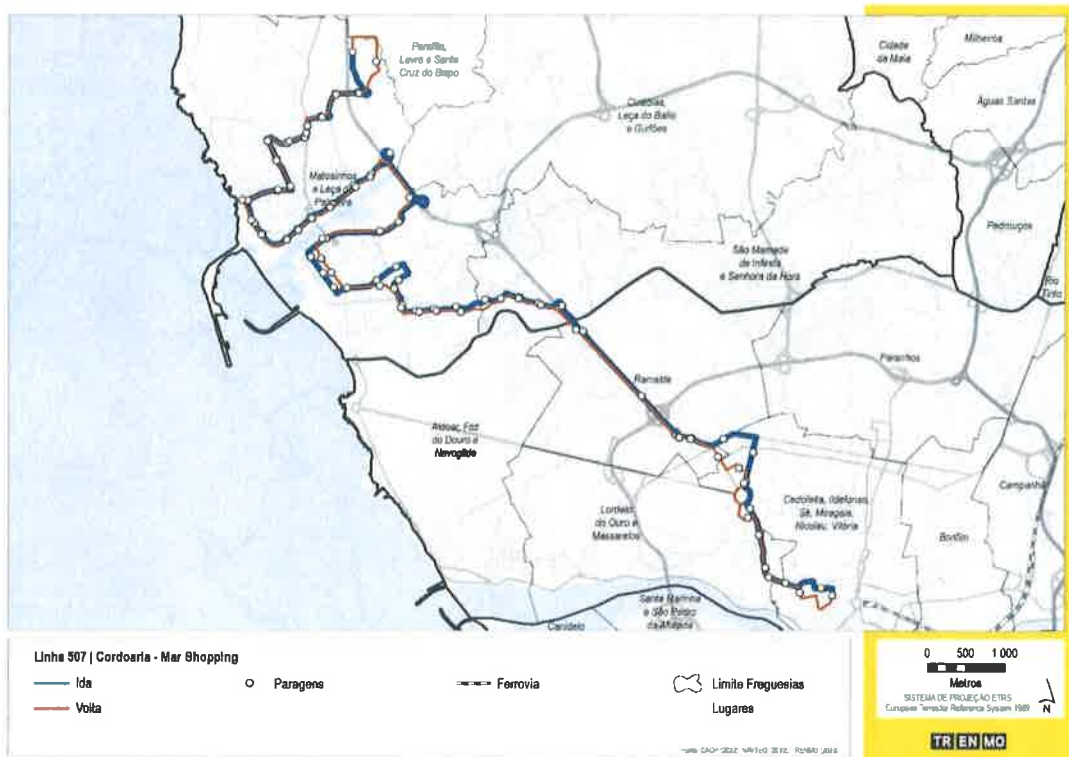
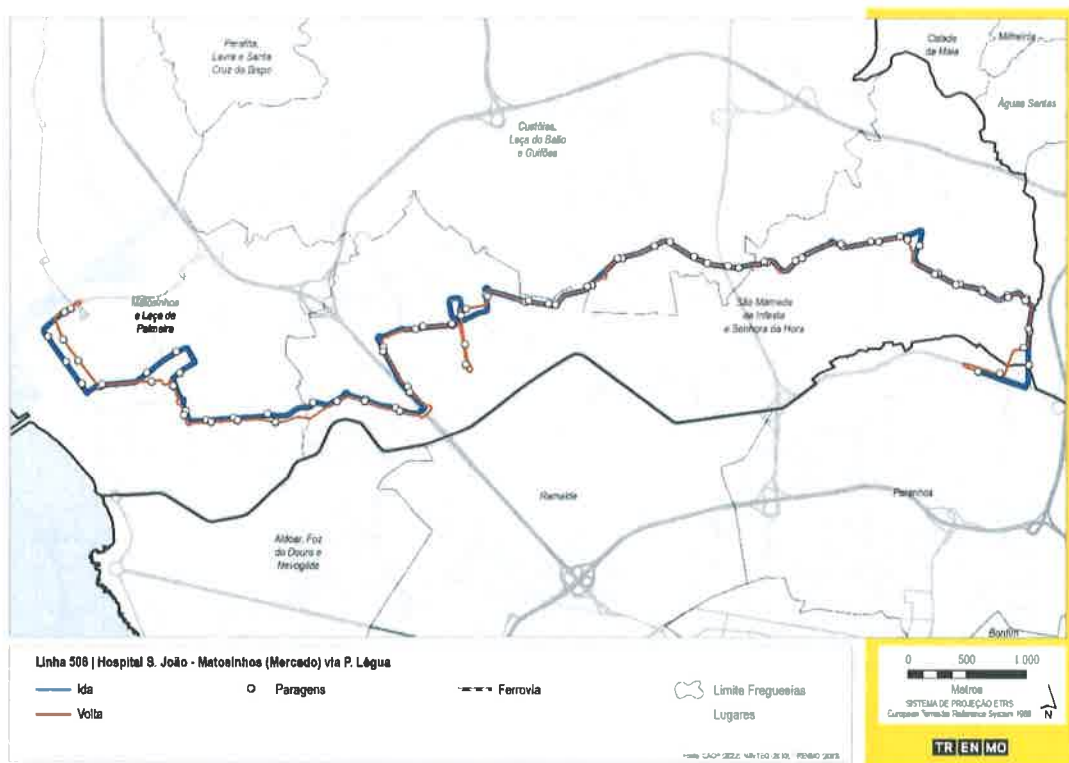


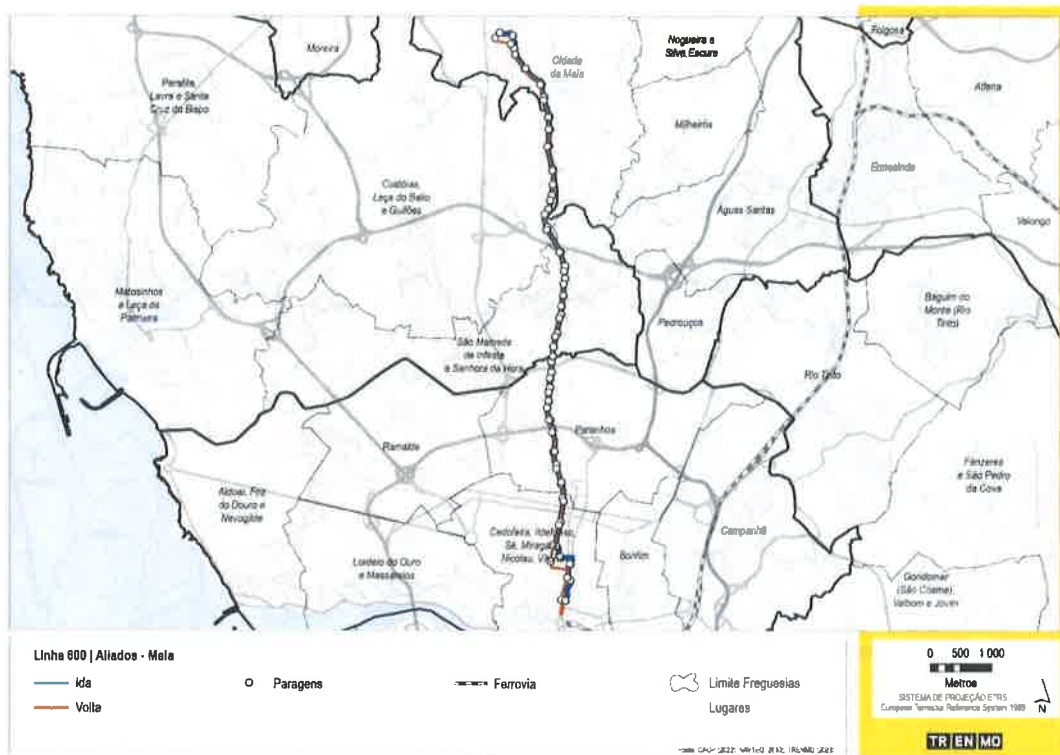
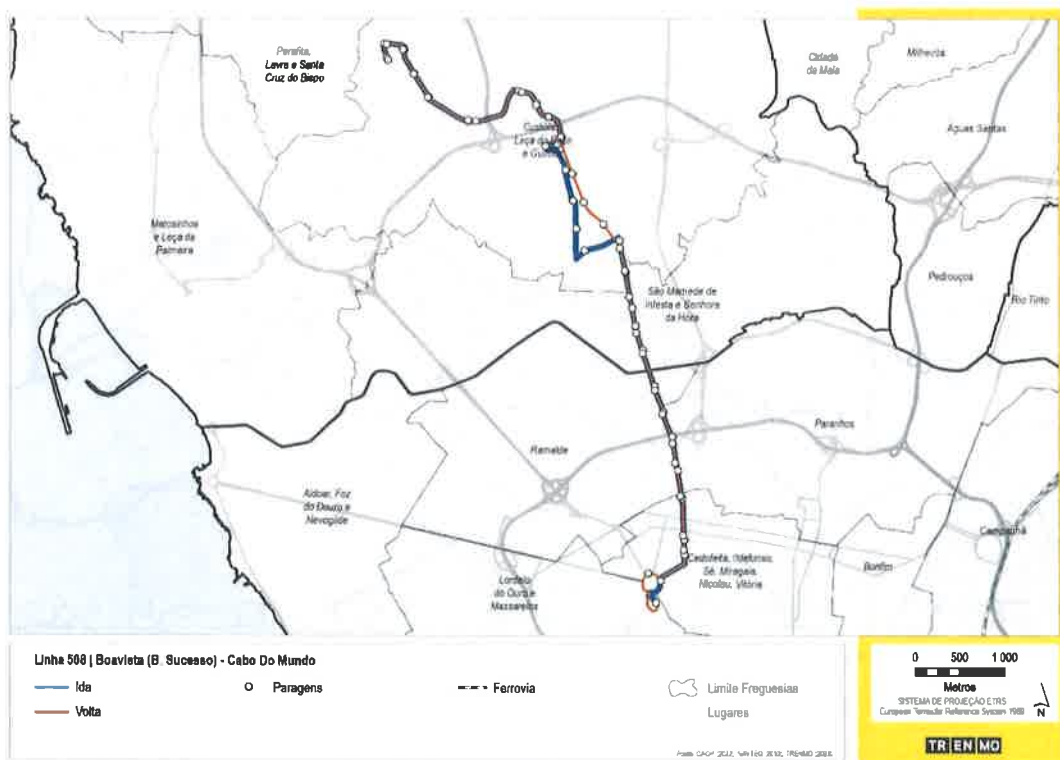


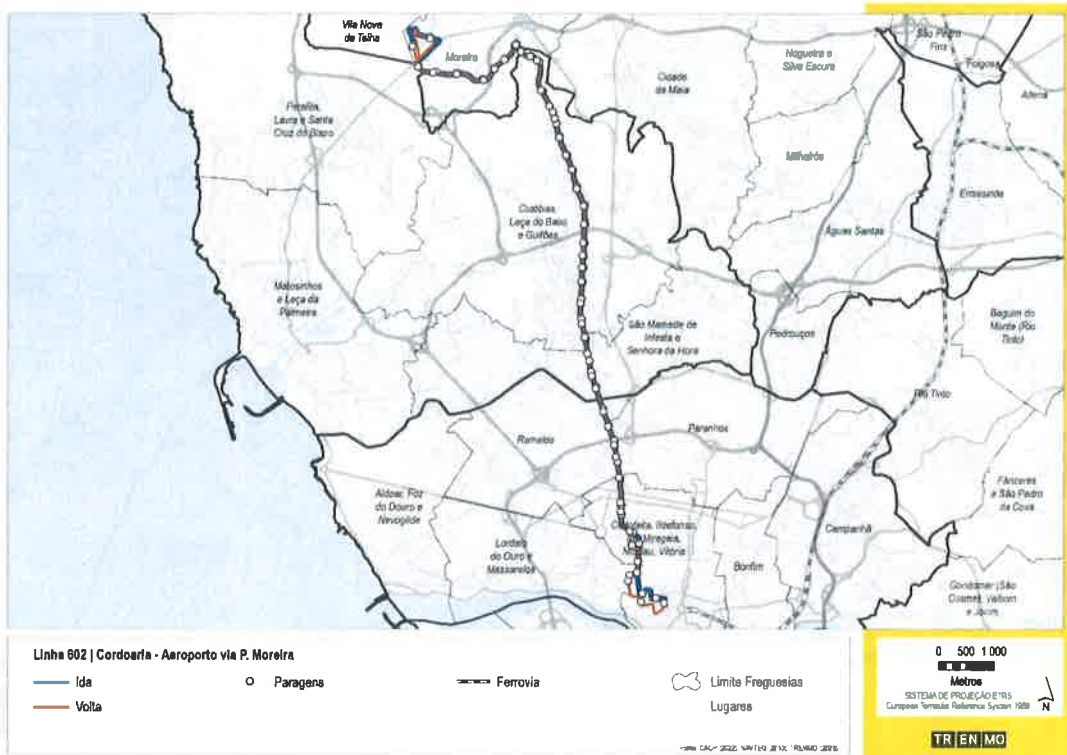
P. Lima

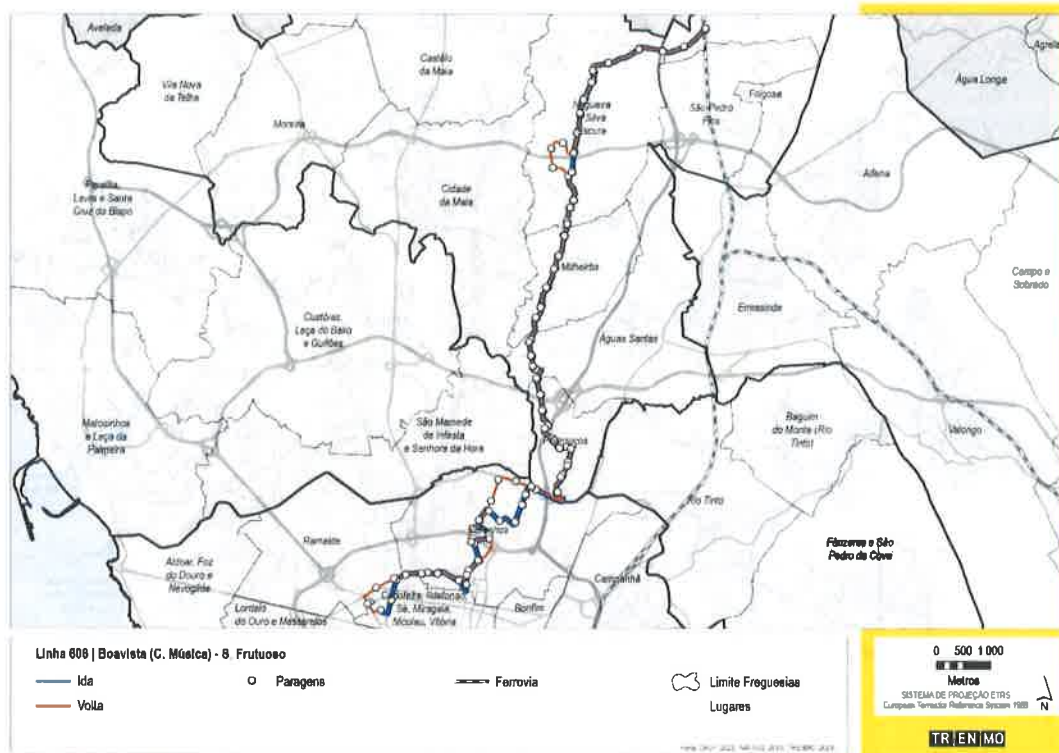
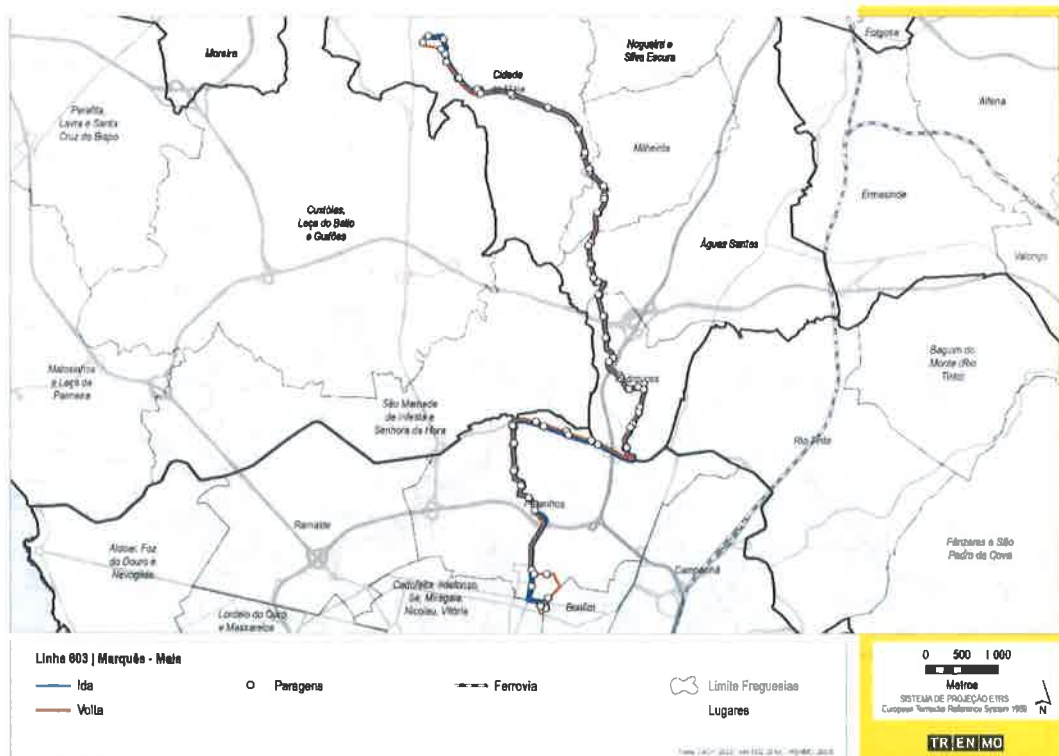
Lin 1

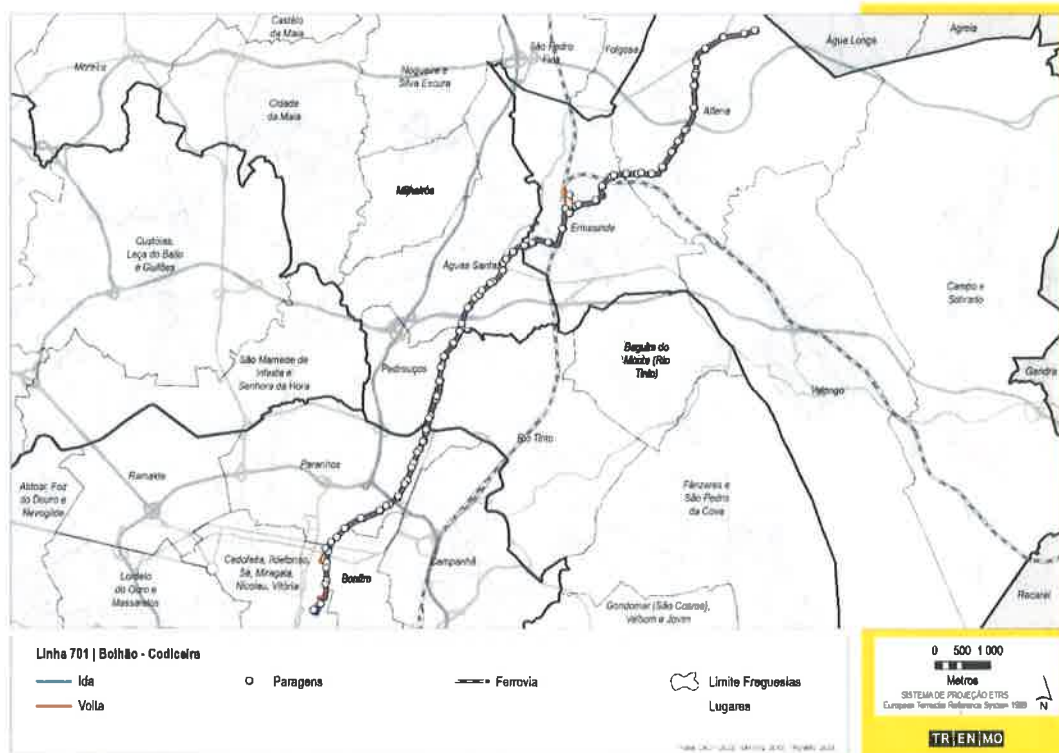
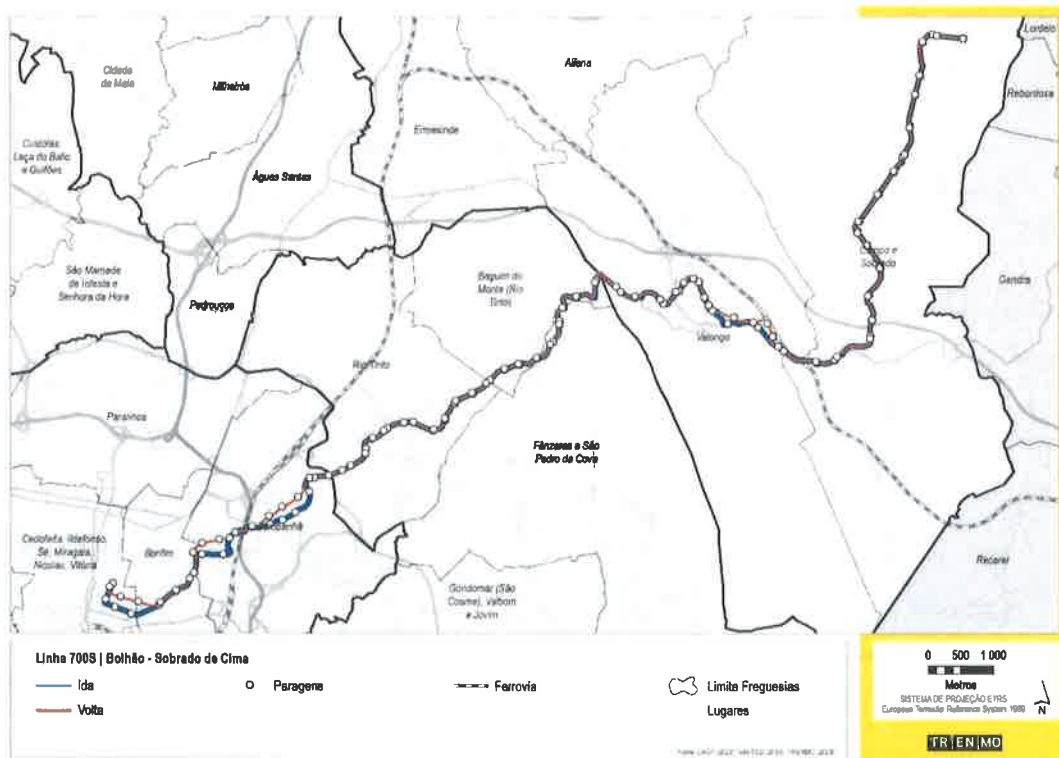


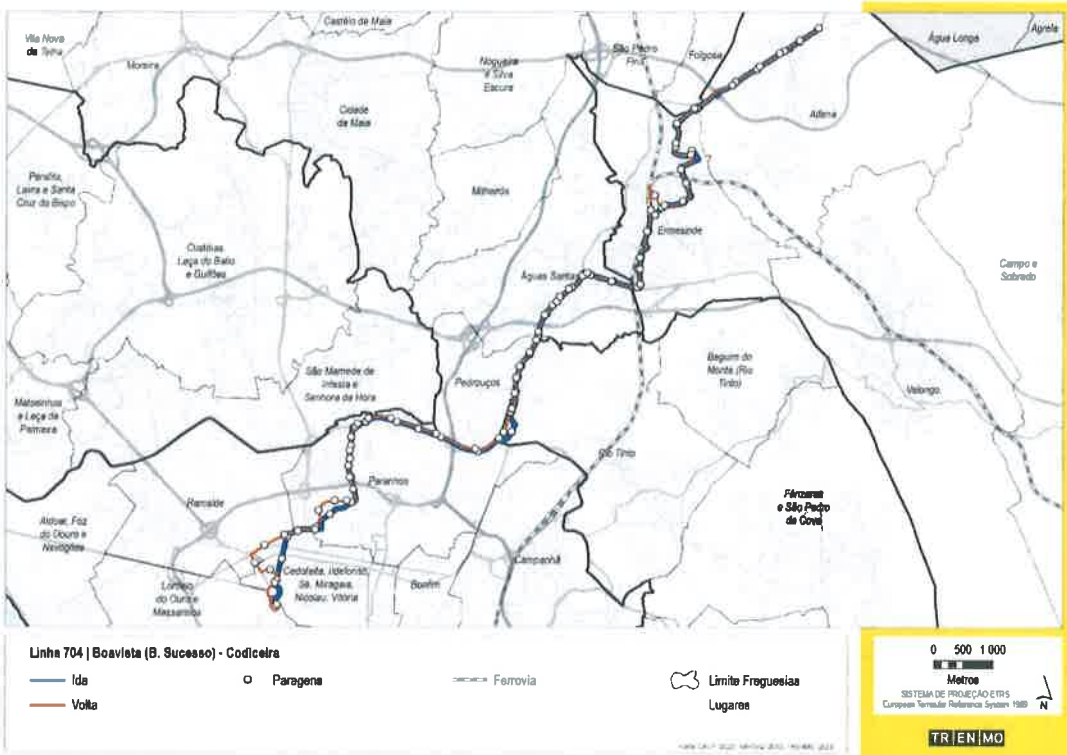
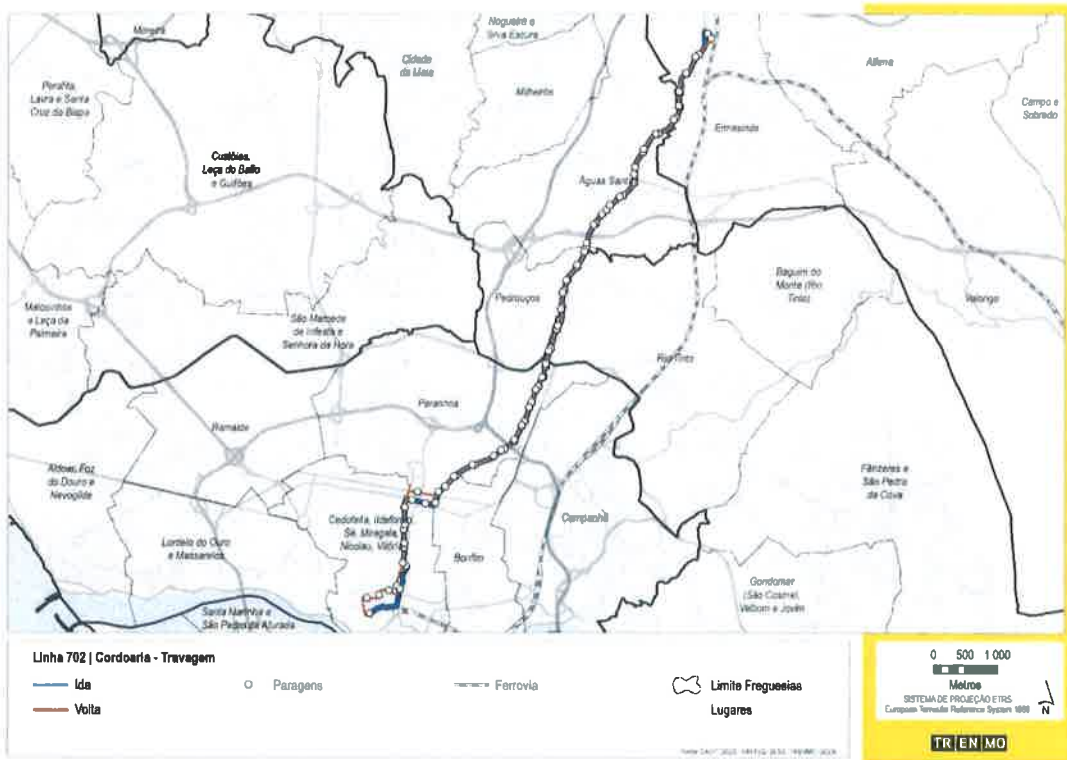


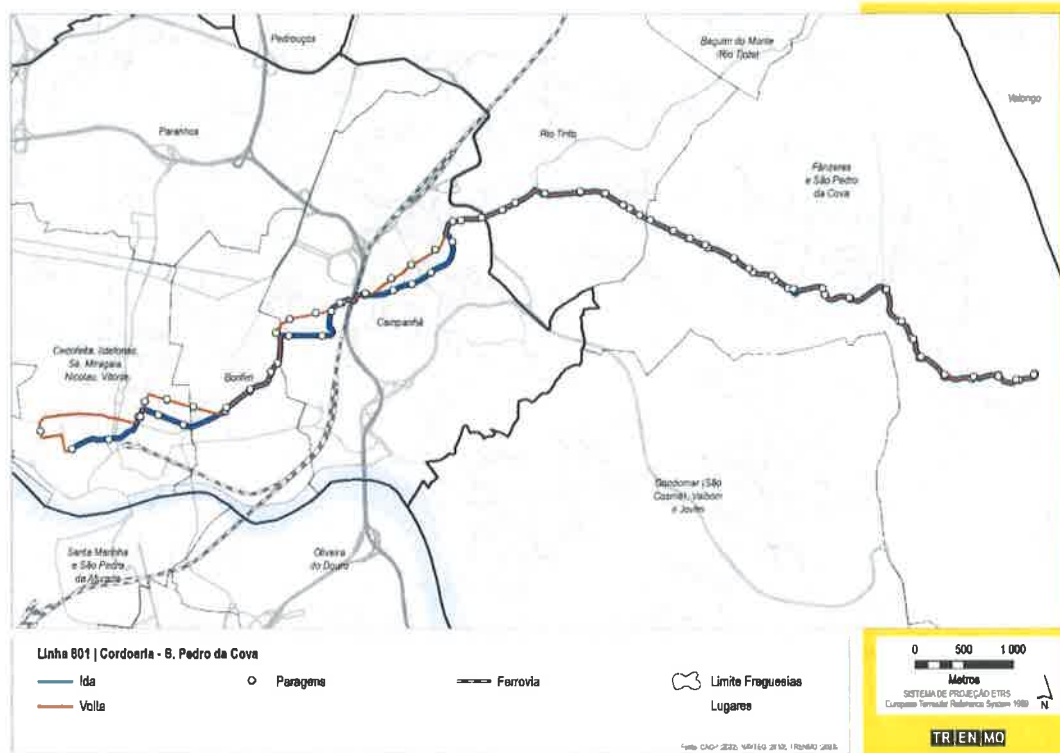


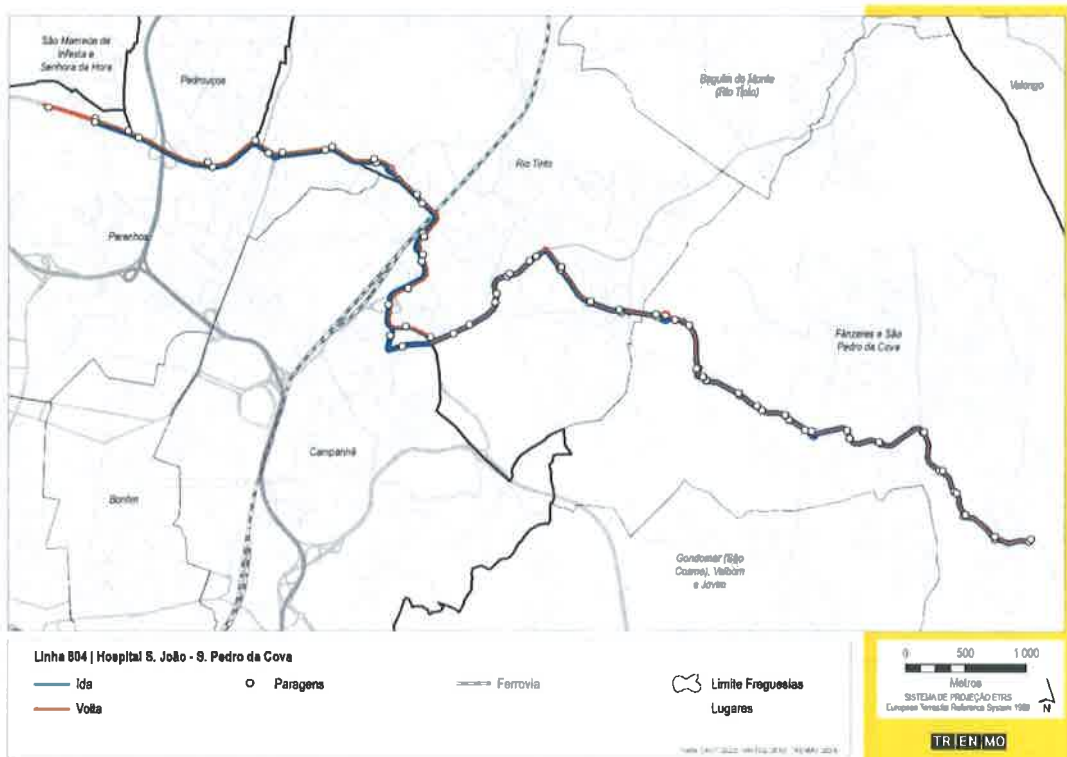
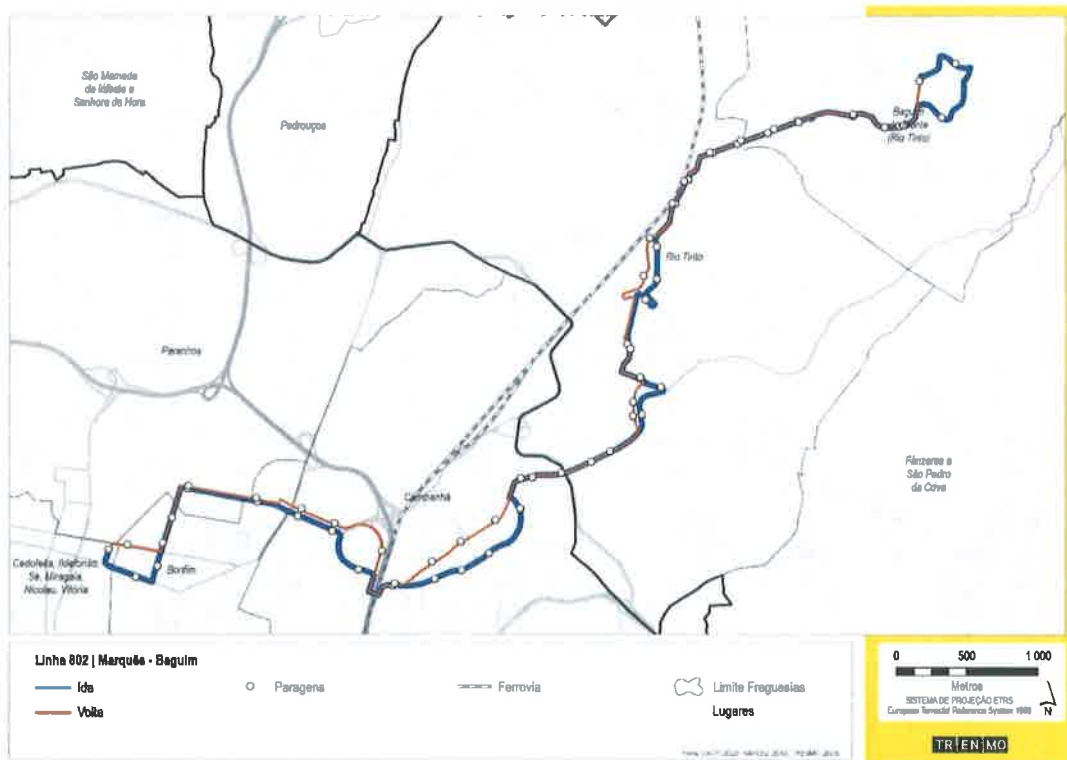


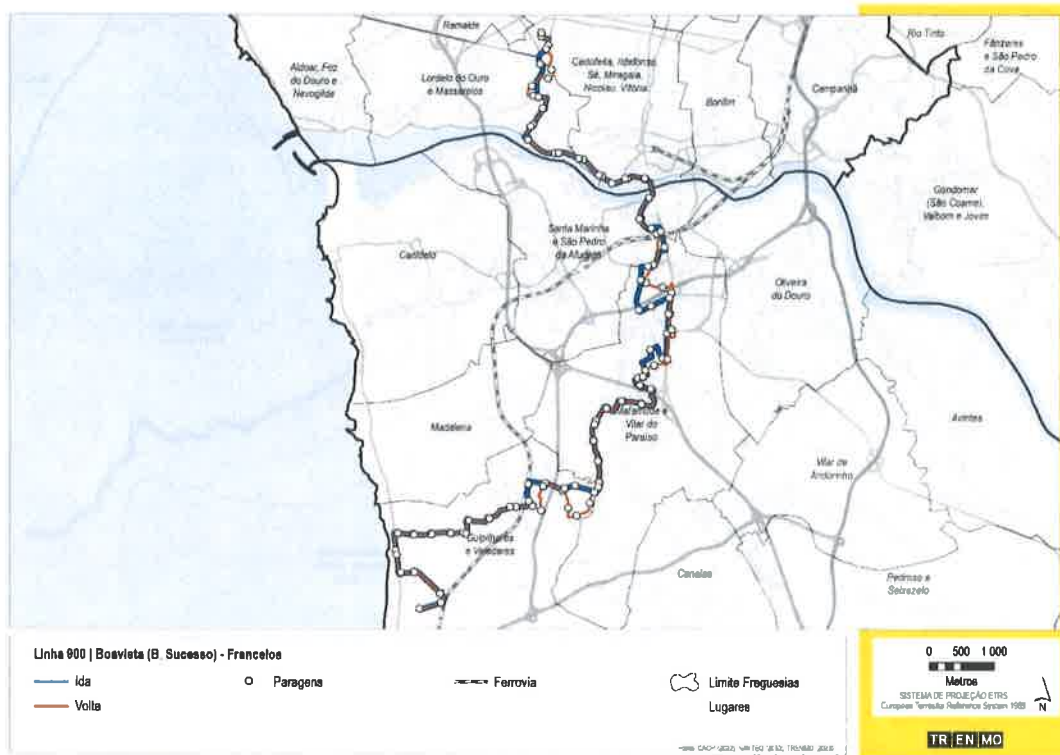
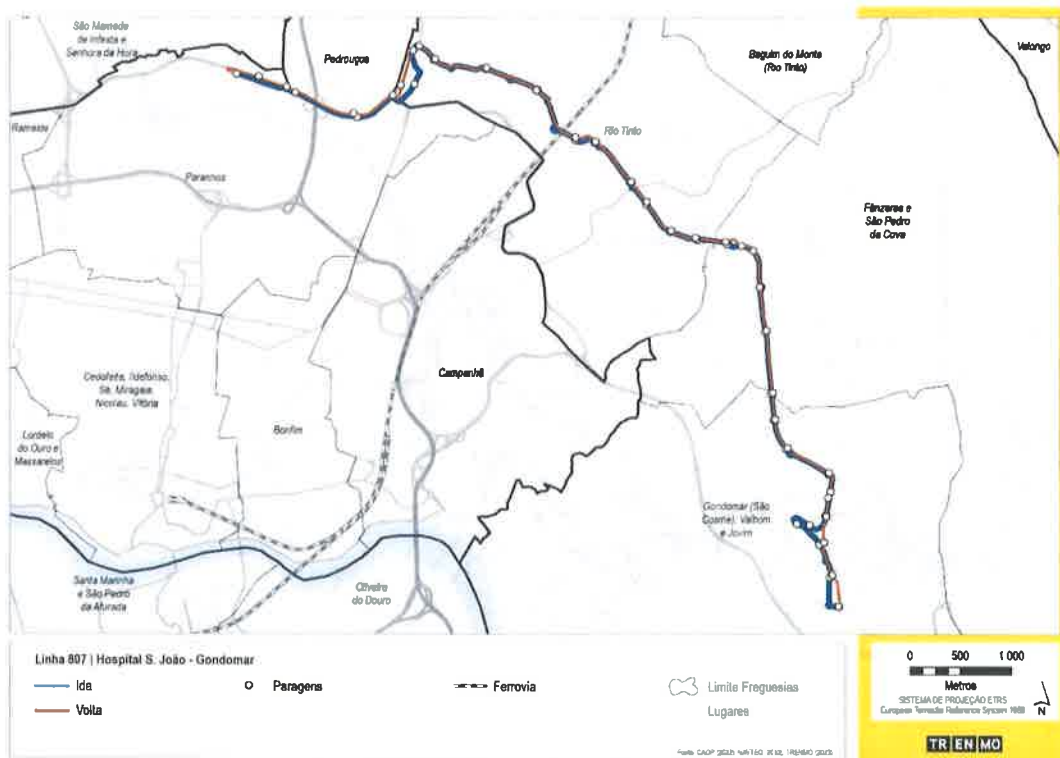


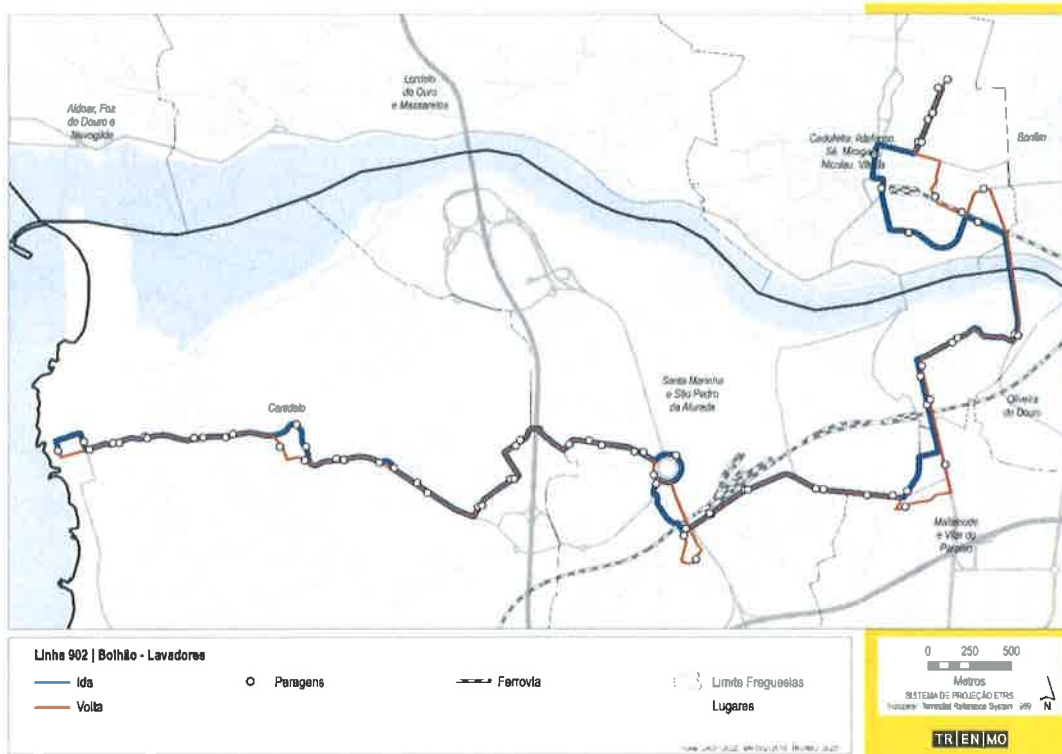
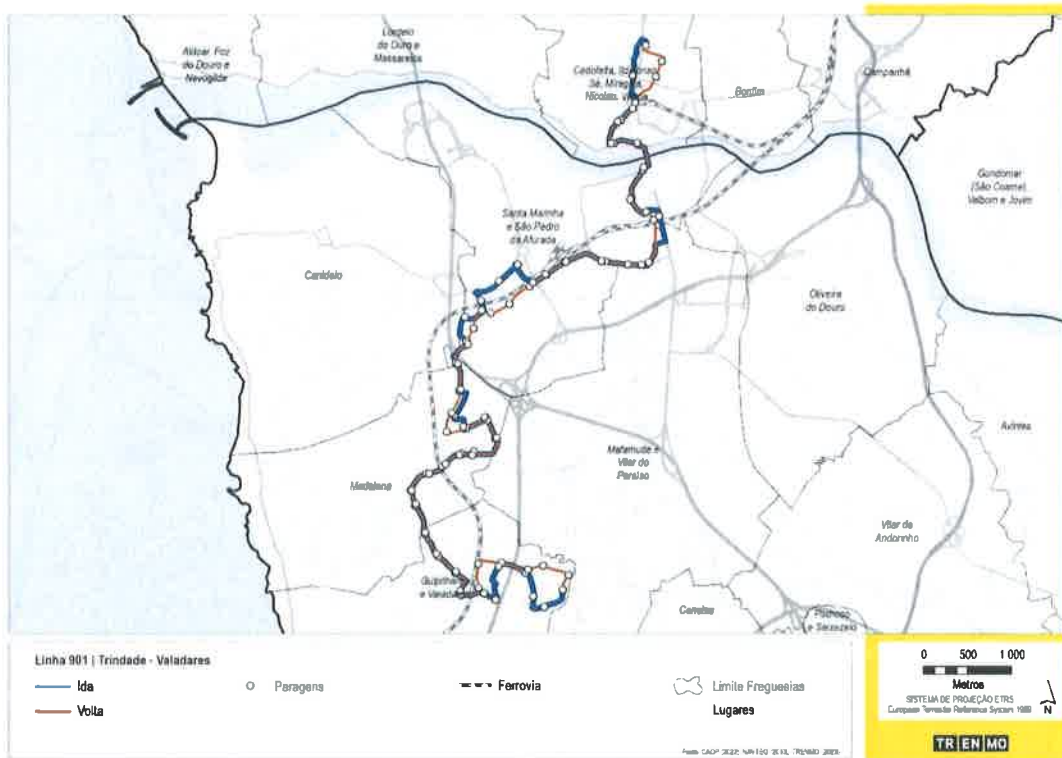


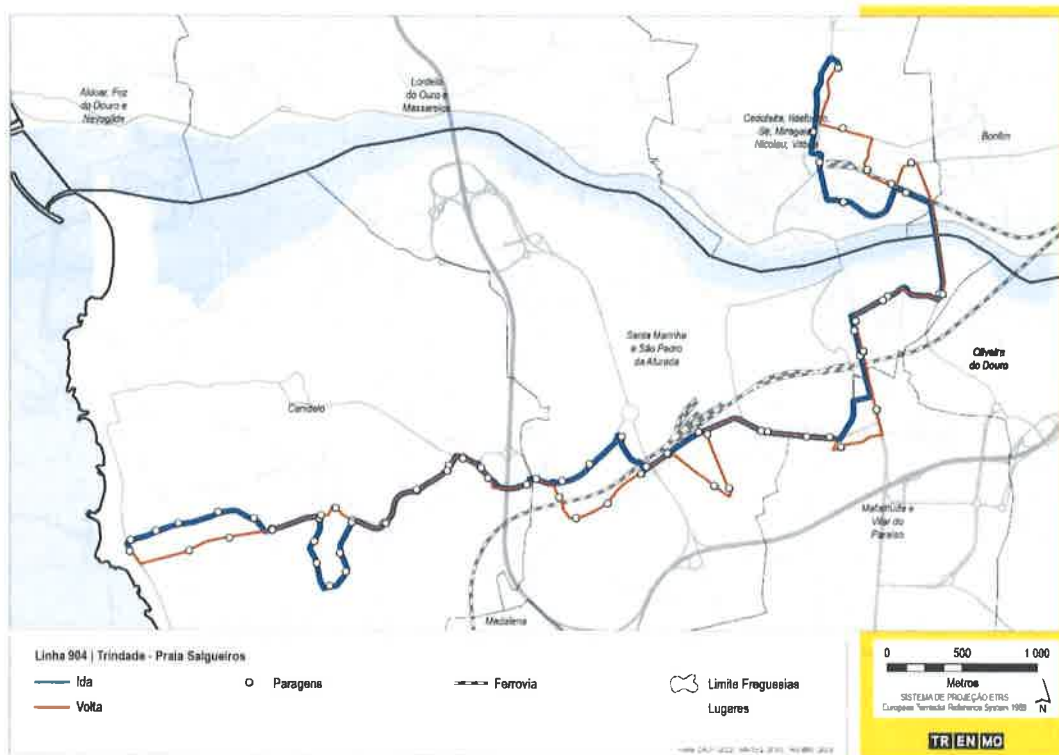
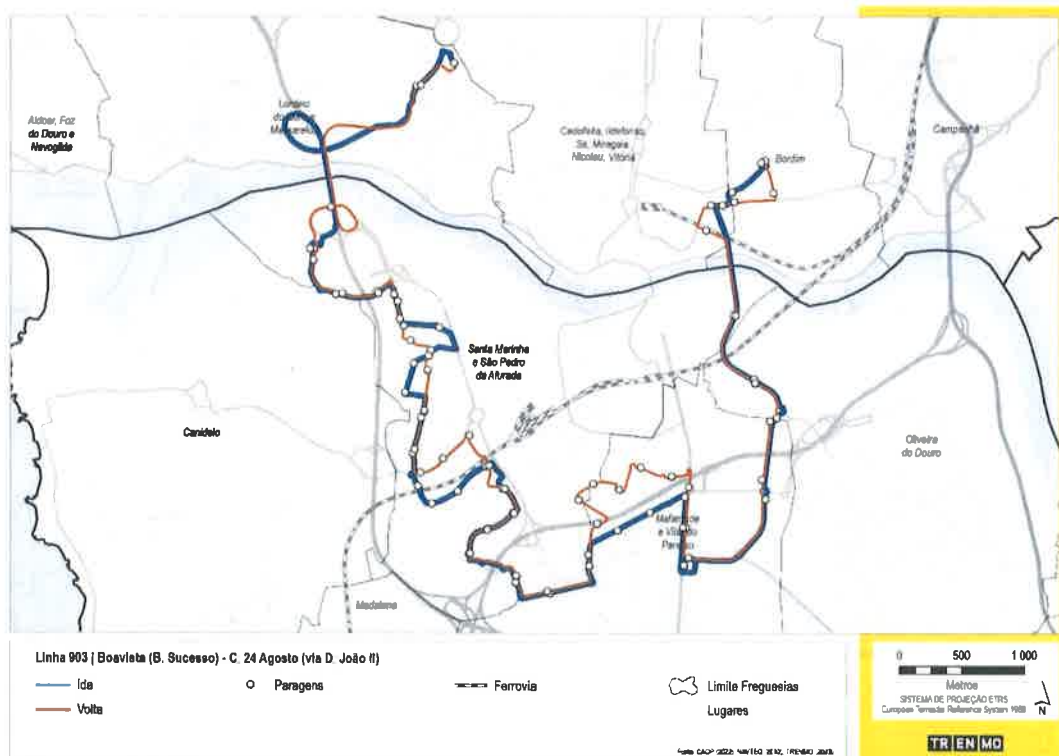


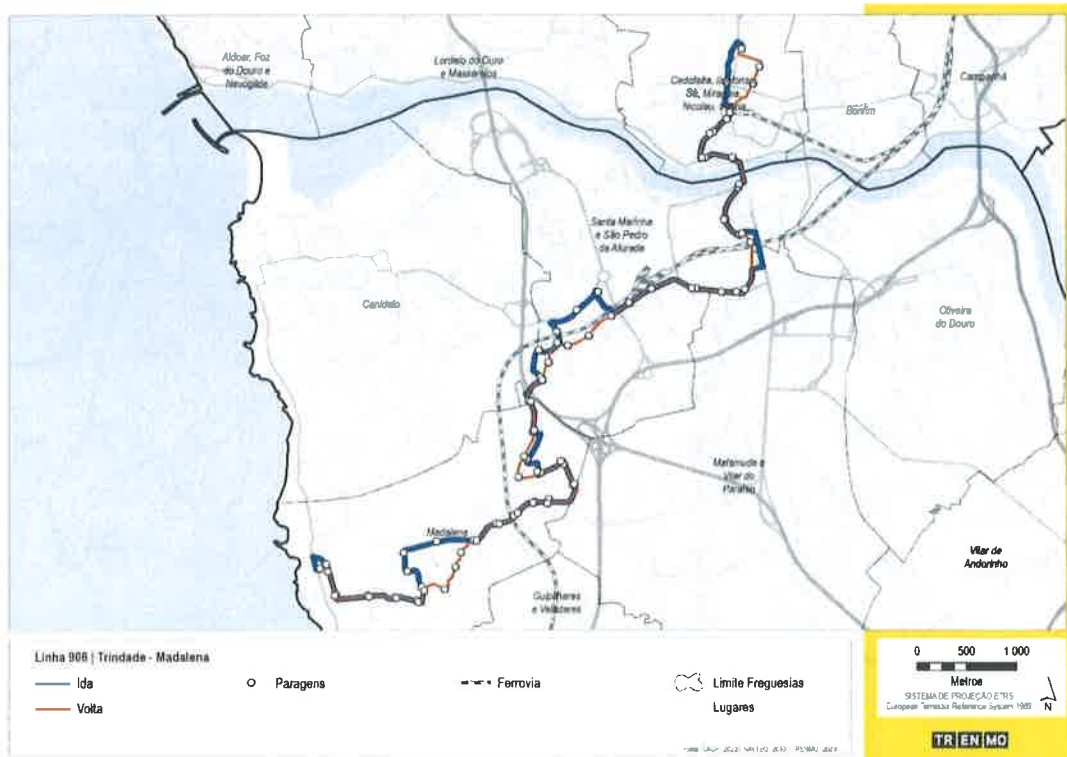
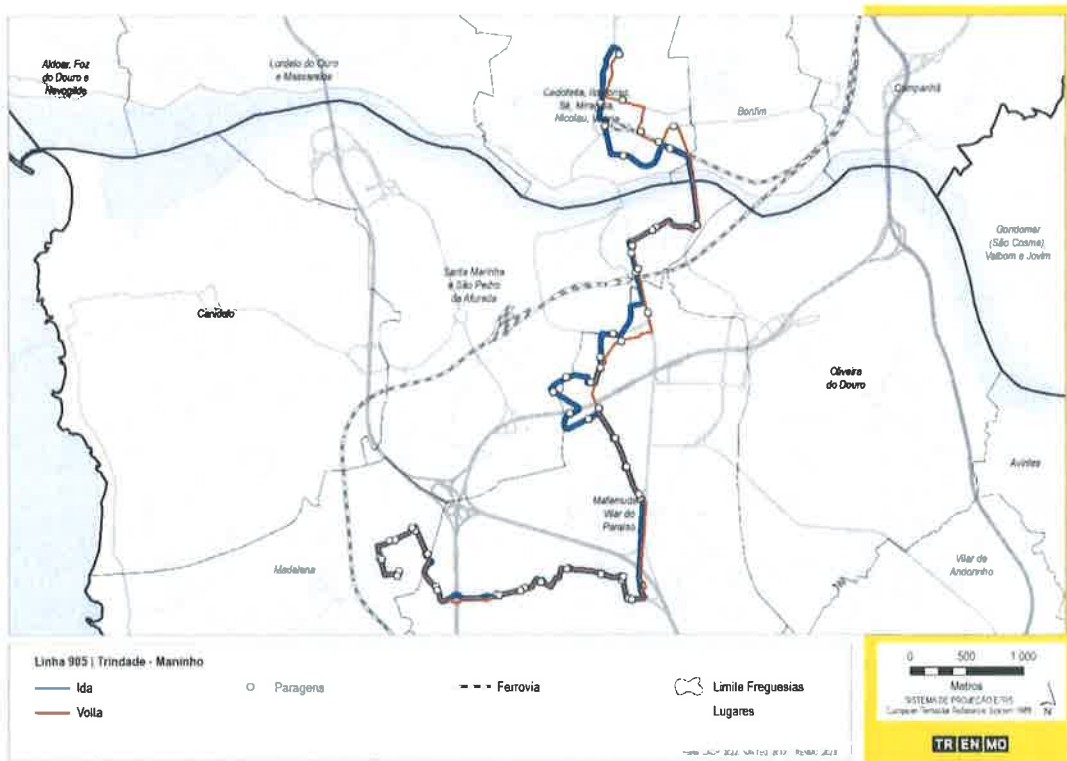


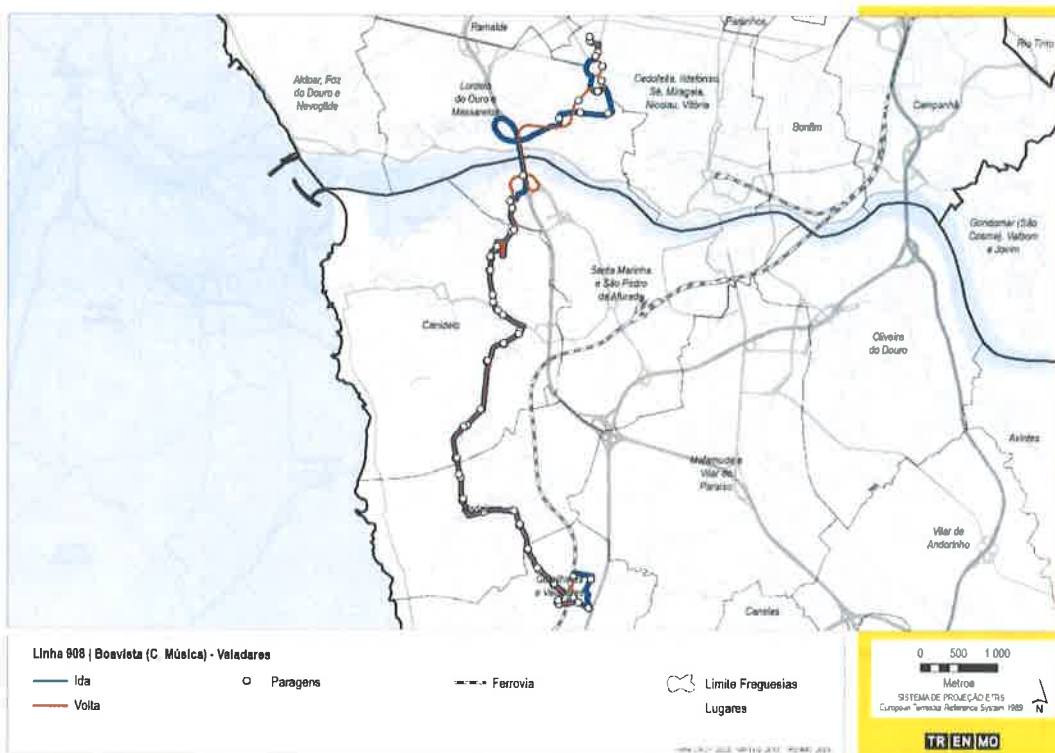
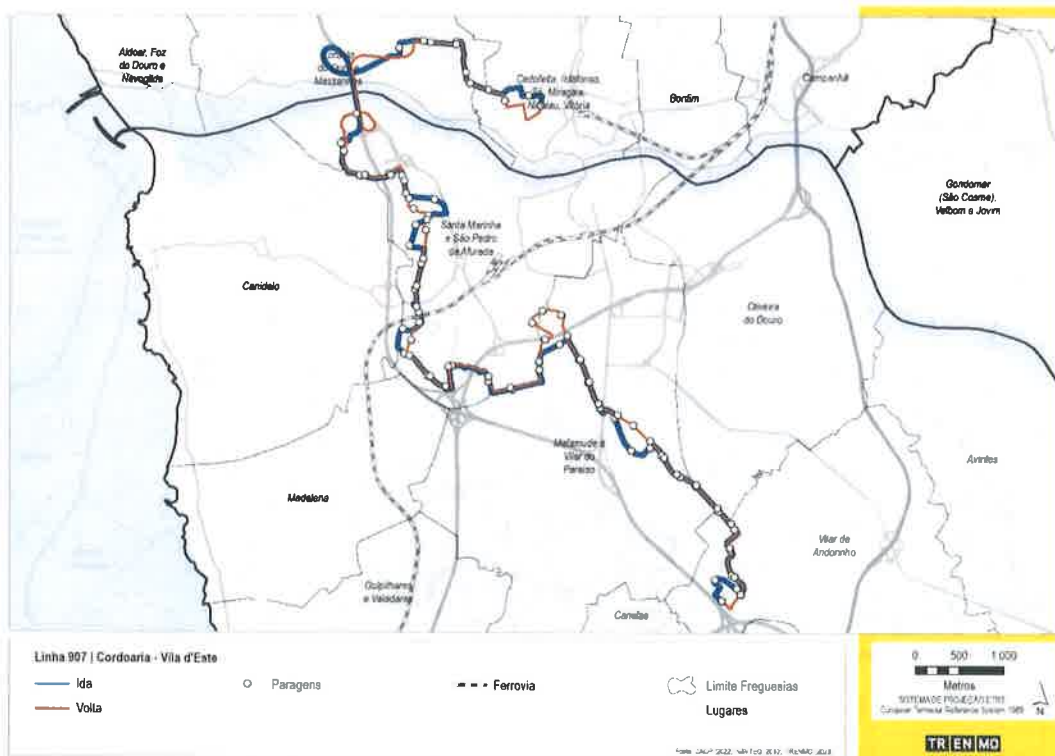


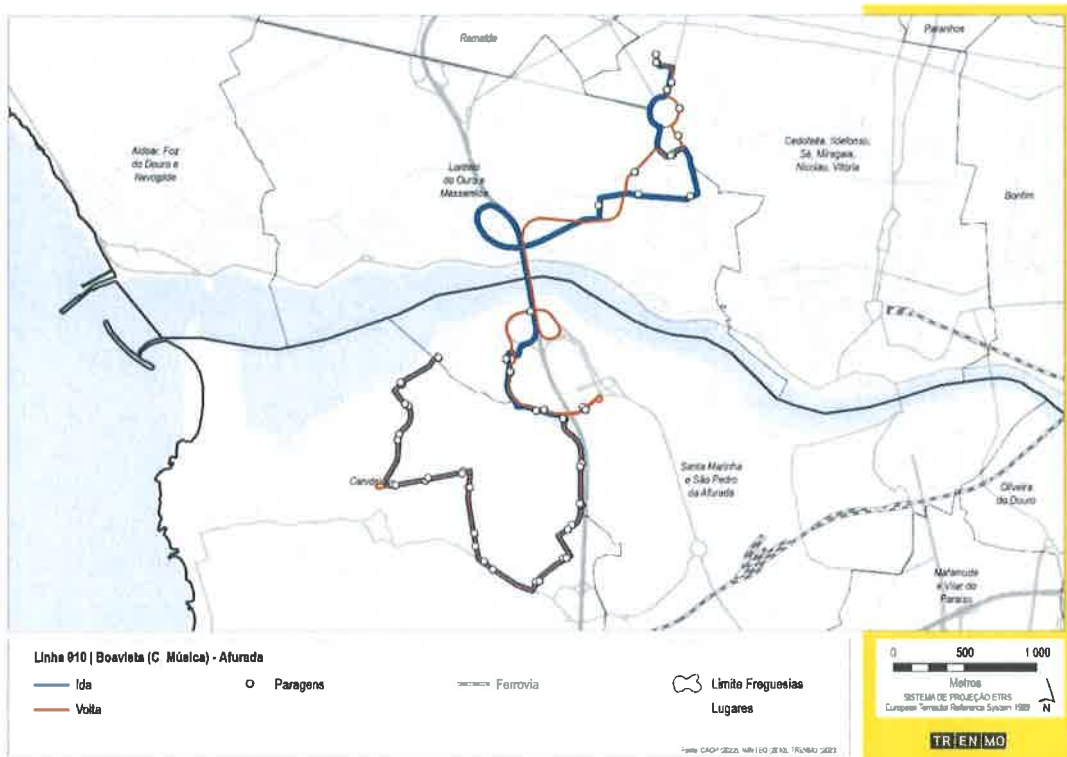
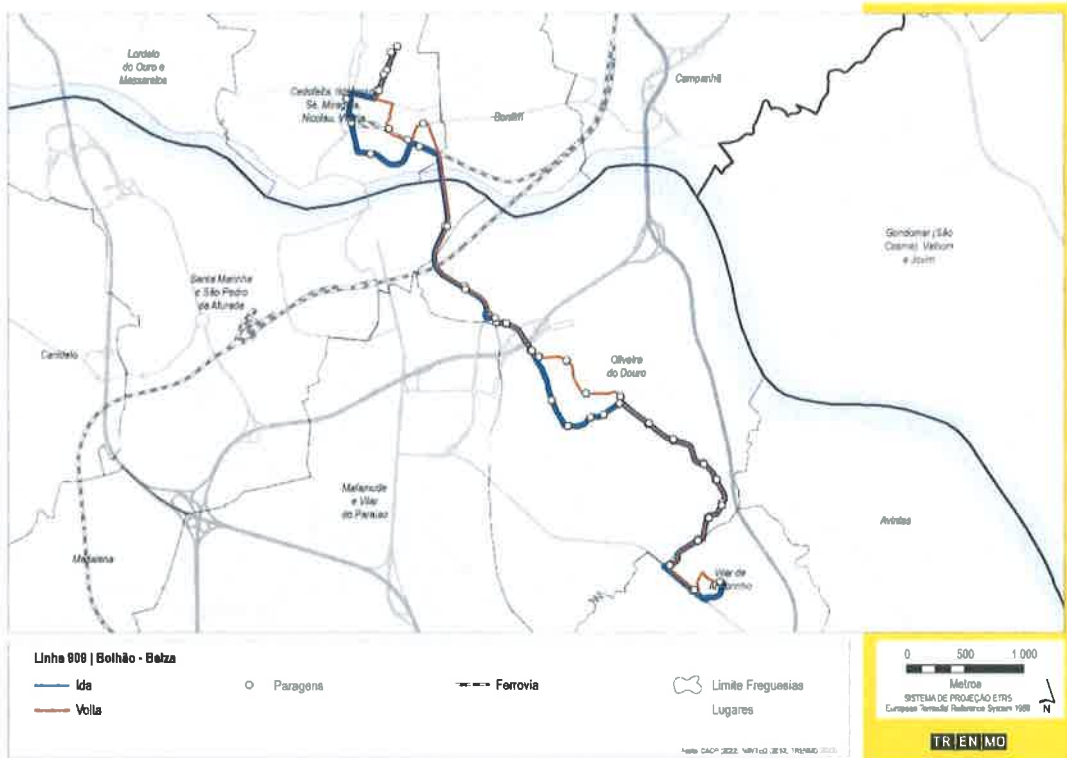












APÊNDICE 2
(Horários e Frequências em formato
digital)

Q.1.1.1.1.1






APÊNDICE 3

(Linhas e Paragens em formato digital)

G. P. 1000

of



Lin

APÊNDICE 4

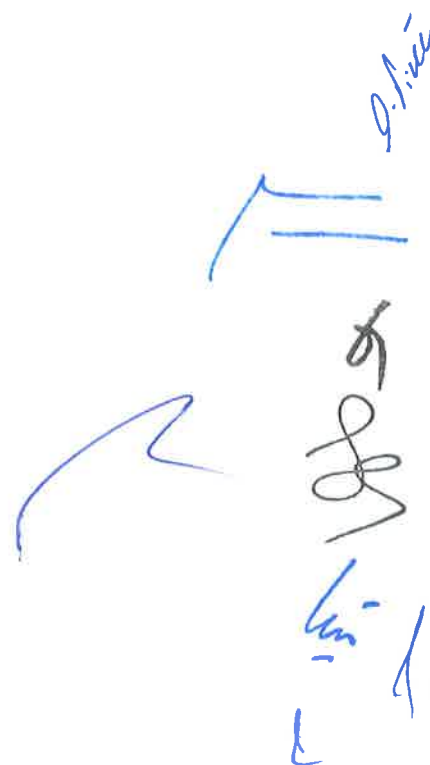
(Paragens em formato digital)

D. P. M. M.





APÊNDICE 5
(Bases Gerais de Integração no Sistema
Intermodal Andante)

Q. P. M. C.

lin

BASES GERAIS DE INTEGRAÇÃO NO SISTEMA INTERMODAL ANDANTE

Considerando que:

- a) A melhoria das condições de mobilidade dos cidadãos da Área Metropolitana do Porto é um objetivo comum a todas as autoridades públicas e a todos os operadores desta região;
- b) O aumento da quota de transporte público na mobilidade dos cidadãos constitui o elemento essencial para a contenção dos custos externos do setor dos transportes, contribuindo de forma decisiva para a redução dos custos associados ao congestionamento, à poluição atmosférica e à emissão de gases com efeito de estufa;
- c) A disponibilização de um tarifário intermodal, comum a todos os operadores, é um elemento particularmente relevante para o aumento da atratividade do transporte público, contribuindo desse modo para a captação de novos utilizadores;
- d) A entrada em serviço do Sistema Intermodal Andante, adiante designado por SIA, promovido pelo Transportes Intermodais do Porto, ACE, adiante designado por TIP, em 2002, constituiu um passo muito relevante para a integração da rede de transporte público, aumentando assim a atratividade dos operadores aderentes;
- e) Ao longo dos últimos anos tem vindo a ocorrer um aumento progressivo, quer da rede de transportes integrada no SIA, quer do número de passageiros que utilizam o tarifário intermodal Andante, bem como do número de operadores aderentes;
- f) Desde a constituição do TIP foram efetuados importantes investimentos nos sistemas de bilhética, tornando assim possível disponibilizar o tarifário Andante;
- g) O acordo intermodal, e as suas múltiplas adendas, atualmente outorgado por todos os operadores que integram o SIA se revela como desadequado pela sua complexidade a que está sujeito no quadro dos sucessivos processos de atualização;
- h) O Despacho n.º 7346/2011, de 17 de Maio, do Senhor Secretário de Estado dos Transportes, determina que os operadores de transporte coletivo de passageiros da Área Metropolitana do Porto deverão proceder à adoção generalizada do Sistema Andante, bem como a uma adequada simplificação tarifária;
- i) A publicação da Lei nº 52/2015, 9 de Junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP), estabelece um novo enquadramento legal para o transporte público, alterando as competências municipais e da Área Metropolitana do Porto, adiante designada por AMP;
- j) O Protocolo outorgado pela AMP e pelo TIP em 9 de Maio de 2016, no qual se clarificam as competências de cada uma das entidades e as formas de colaboração, vem modificar diversos procedimentos que se encontravam vigentes aquando da celebração do acordo intermodal mas que agora se torna necessário adaptar à realidade presente;

- k) Em 21 de setembro de 2016 foram aprovadas as Bases Gerais de Integração no SIA e respetivos anexos, as quais definiram as condições de adesão, operação e remuneração dos operadores aderentes;
- l) Com a publicação da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro de 2018, que aprovou o Orçamento de Estado para 2019, foi criado, ao abrigo do artigo 234.º, o PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária em matéria de transportes públicos;
- m) A prossecução dos objetivos do PART concretiza-se através de mecanismos instrumentais que consistem, por um lado na redução tarifária e por outro lado, na promoção da intermodalidade, e na melhoria da oferta e extensão da rede;
- n) A adesão ao PART impõe a aceitação das condições expressas no presente documento, em tudo o que disser respeito à efetiva operacionalização dos títulos de assinatura mensal do PART, nomeadamente em matéria de zonamento, modelo de repartição de receitas, venda de títulos de transporte, confidencialidade da informação e comissões a cobrar pelo TIP;
- o) Nos termos do despacho n.º 1234-A/2019, de 31 de janeiro de 2019, a Autoridade de Transportes pode impor obrigações de serviço público ao operador aderente, bem como estabelecer o respetivo modelo de compensação financeira;
- p) Se torna necessária a revisão do instrumento legal utilizado para a regulação do SIA outorgado pela AMP e pelo TIP, o qual foi subscrito pelos operadores aderentes.

Neste quadro, são estabelecidas entre a AMP e o TIP as presentes Bases Gerais de Integração no Sistema Intermodal Andante, nos termos dos artigos seguintes:

Artigo 1.º - Objeto

1. O presente documento define as condições de adesão, operação e remuneração dos operadores aderentes ao Sistema Intermodal Andante (SIA), bem como a regulação da concorrência entre os operadores aderentes, assim como as comissões a cobrar pelo TIP relativas à gestão da repartição das receitas, da rede de vendas e do sistema de bilhética.
2. Complementarmente, as Bases Gerais de Integração no SIA constituem-se como referencial normativo para os operadores que aceitam títulos de assinatura ANDANTE, por força das obrigações de serviço público estabelecidas pela AMP no âmbito do PART.

Artigo 2.º - Sistema Tarifário

1. O SIA tem por base um sistema tarifário comum a todos operadores aderentes, o qual integra um zonamento e um conjunto de títulos de transporte.
2. O atual zonamento do SIA encontra-se definido no Anexo 1 ao presente documento e dele faz parte integrante.
3. O conjunto de títulos de transporte válidos neste sistema são os referidos no Anexo 2 ao presente documento e do qual faz parte integrante, sendo todos esses títulos de transporte

- aceites pelos operadores aderentes e não podendo estes nunca invocar uma situação de exceção que lhes permita não aceitarem passageiros portadores de qualquer daqueles títulos.
4. Poderão ser excecionados do disposto no número anterior os serviços de transportes em carro elétrico histórico e em funicular, bem como as linhas operadas pelas empresas que apenas aceitam títulos de assinatura ANDANTE como resultado das obrigações de serviço público impostas pela AMP no âmbito do PART. Porém, nestas situações, terão que ser aceites todos os títulos de assinatura válidos no SIA.
 5. São igualmente apresentados no Anexo 2 os preços em vigor de cada título de transporte, resultantes da aplicação do PART, podendo ser atualizados anualmente pela Autoridade de Transportes, nos termos da Lei em vigor.
 6. As regras de contagem de zonas para cada tipo de título de transporte são as indicadas no Anexo 3 ao presente documento e que dele faz parte integrante.
 7. A AMP poderá futuramente efetuar alterações ao zonamento indicado no Anexo 1 desde que sejam verificadas cumulativamente as seguintes condições:
 - a) Seja previamente avaliado o impacto das alterações nos proveitos de cada um dos operadores aderentes;
 - b) Estes sejam previamente informados do referido na alínea anterior e tenham possibilidade de se pronunciar num prazo de 30 dias contados a partir da receção da informação referida;
 - c) A AMP pondere prévia e convenientemente a posição das empresas que se tenham pronunciado e comunique a sua posição final a todos os operadores aderentes;
 - d) A entrada em vigor das alterações ocorra no mínimo 180 dias após a comunicação referida na alínea anterior, excetuando as situações referidas no número e).
 - e) No caso de alterações ao zonamento em vigor que envolvam apenas áreas que não sejam à data servidas por qualquer linha de transporte coletivo integrada no SIA, o prazo referido na alínea d) do número anterior poderá ser reduzido para 15 dias.
 8. A AMP poderá futuramente criar novos títulos ou efetuar alterações de tarifas ou das regras de contagem de zonas indicadas nos Anexos 2 e 3, respetivamente, desde que sejam verificadas cumulativamente as seguintes condições:
 - a) Seja previamente avaliado o impacto das alterações nos proveitos de cada um dos operadores aderentes;
 - b) Estes sejam previamente informados do referido na alínea anterior e tenham possibilidade de se pronunciar num prazo de 30 dias contados a partir da receção da informação referida;
 - c) A AMP pondere prévia e convenientemente a posição das empresas que se tenham pronunciado e comunique a sua posição final a todos os operadores aderentes;
 - d) A entrada em vigor das alterações ocorra no mínimo 90 dias após a comunicação referida na alínea anterior, excetuando as situações referidas no ponto seguinte.

9. No caso de alterações tarifárias periódicas regulares o prazo global referido no número anterior poderá ser reduzido para 7 dias, admitindo-se mesmo que, quando ocorram situações de urgência neste tipo de alterações, o intervalo de tempo possa ser reduzido caso não seja recebida nenhuma pronúncia desfavorável por parte dos operadores.
10. Caso algum operador invoque que as alterações a que se referem os números 7 e 8 deste artigo afetam de forma crítica a sustentabilidade económica da exploração, essas alterações apenas poderão ser efetuadas 180 dias após decorrido o prazo para as entidades se pronunciarem sobre a proposta, de modo a garantir um prazo razoável para o operador poder retirar a sua rede do SIA.

Artigo 3.º - Rede de Vendas

1. A gestão da rede de vendas do SIA é gerida pelo TIP, em articulação com a AMP e com os operadores.
2. A rede de vendas gerida pelo TIP inclui designadamente os seguintes canais:
 - a) Lojas Andante que garantam níveis de acesso aceitáveis em toda área servida pelo SIA;
 - b) Rede de carácter regional (AMP) de revendedores, com pelo menos 600 postos de venda, garantindo níveis aceitáveis de cobertura da área servida, a qual poderá ser subcontratada com uma empresa externa;
 - c) Máquinas de Venda Automática, as quais poderão ser exploradas diretamente pelo TIP ou contratadas por este com os operadores de transporte;
 - d) Revendedores Andante que o TIP tenha contratado ou venha a contratar, onde se incluem os municípios.
3. Os Operadores aderentes ao SIA serão sempre revendedores das tarifas Andante e terão direito a uma comissão sobre as vendas que efetuarem, conforme disposto no Anexo 6 ao presente documento e que dele faz parte integrante.

Artigo 4.º - Sistemas de Bilhética

1. Sem prejuízo do estabelecido no número 4 do presente artigo, os Operadores que pretendam aderir ao SIA terão que dispor previamente de um sistema de bilhética que cumpra as regras definidas no Anexo 4 ao presente documento e que dele faz parte integrante, e solicitar a sua credenciação pelo TIP, por forma a garantir o regular funcionamento:
 - a) Dos processos de validação dos títulos de transporte;
 - b) Da geração de informação relativa à produção de transporte realizada e da repartição da receita.
2. A credenciação pelo TIP do sistema de bilhética referida no número anterior terá que ser efetuada num prazo máximo de 90 dias, excluindo da contagem do prazo os pedidos de esclarecimento que se revelem necessários.

3. Só após a credenciação pelo TIP do sistema de bilhética do operador, este poderá ser utilizado no âmbito do SIA, constituindo natural exceção a esta regra aqueles que se encontram em serviço nas linhas já atualmente integradas neste sistema.
4. Excecionalmente poderá o TIP contratar com alguns operadores a instalação de equipamentos de bilhética de sua propriedade, desde que essa possibilidade seja reconhecida como do interesse de ambas as entidades.
5. Os operadores comprometem-se a efetuar as adaptações dos seus sistemas de bilhética decorrentes de quaisquer alterações técnicas que venham a revelar-se necessárias para o desenvolvimento do SIA e impliquem modificações ou ajustamentos dos sistemas em serviço, no prazo que vier a ser acordado pelo TIP e pela AMP.

Artigo 5.º - Repartição da Receita

1. Os critérios de repartição da receita tarifária dos títulos utilizados no SIA são os constantes do Anexo 5 ao presente documento e que dele faz parte integrante.
2. A AMP poderá propor uma alteração das regras de repartição de receita, a qual apenas poderá ser aplicada 30 dias após se verificarem cumulativamente as condições enunciadas nas alíneas seguintes:
 - a) Ter sido efetuada uma consulta prévia aos operadores aderentes, na qual será indicada pela AMP as variações estimadas da receita de cada operador decorrentes da alteração dos critérios proposta e será concedido um período de 30 dias para análise dos operadores, contado com a receção da proposta;
 - b) Ser obtida a concordância expressa dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes relativamente às alterações propostas.
3. O TIP compromete-se a garantir:
 - a) Uma periodicidade mínima mensal do processo de repartição de receita;
 - b) O pagamento da totalidade da receita devida aos Operadores até ao final do mês seguinte, podendo efetuar adiantamentos com base no histórico de repartição.
4. A receita repartida pelos operadores será liquidada pelo TIP deduzida dos valores relativos às comissões de venda e de validação.

Artigo 6.º - Comissões a cobrar pelo TIP

1. O TIP cobrará as comissões indicadas no Anexo 6 ao presente documento e que dele faz parte integrante com vista a ser ressarcido dos custos incorridos com a gestão do sistema de bilhética, com a rede de vendas de títulos de transporte e com o processo de repartição da receita.
2. Qualquer alteração dos valores indicados no Anexo 6 terá que cumprir cumulativamente as condições referidas nas alíneas seguintes:

Handwritten notes and signatures:
- "q. lina" (vertical)
- "Lin" (vertical)
- "T" (vertical)
- "f" (vertical)
- "B" (vertical)
- A large blue checkmark and several signatures.

- a) A AMP apresentar um documento que fundamente a proposta e estime a variação dos encargos que a pretensa alteração terá no TIP e em cada um dos operadores aderentes;
- b) A AMP proceder a uma consulta ao TIP e aos operadores aderentes relativamente à proposta apresentada, concedendo um prazo mínimo de 30 dias para que estes se pronunciem;
- c) A AMP, após ponderar as posições comunicadas, aprovar a referida proposta.

Artigo 7.º - Condições de Adesão dos Operadores

1. Os operadores que pretendam aderir ao SIA, ou expandir a rede que têm já integrada no referido sistema, terão que manifestar essa intenção à AMP, apresentando os elementos referidos no Anexo 7 ao presente documento e que dele faz parte integrante.
2. A AMP efetuará uma avaliação da solicitação referida no parágrafo anterior, tendo por base os Critérios de Adesão enunciados no Anexo 8 ao presente documento e que dele faz parte integrante, e solicitando ao TIP a informação técnica relevante, após o que emitirá, num prazo máximo de 60 dias, uma decisão relativa ao pedido de adesão ou alargamento que lhe foi submetido.
3. Nas situações em que a AMP venha a considerar que o operador está em condições de aderir ao SIA, este terá que subscrever o contrato de adesão nos termos da minuta constante do Anexo 10 ou, no caso de se tratar de um Operador aderente, de subscrever uma adenda ao contrato em vigor.

Artigo 8.º - Regras de Operação e Aplicação de Penalidades

1. Ao subscreverem o contrato de adesão referido no artigo anterior os operadores, com linhas integradas no SIA, obrigam-se ao cumprimento das regras de operação constantes do Anexo 9 ao presente documento e que dele faz parte integrante, ficando sujeitos, no caso de ocorrer algum incumprimento, à aplicação das penalidades previstas no contrato, as quais constam igualmente no citado anexo.
2. Os operadores que aceitam títulos de assinatura ANDANTE como resultado da imposição de obrigações de serviço público pela Autoridade de Transportes ficam sujeitos às regras e à disciplina estabelecidas no presente artigo.
3. Os operadores autorizam igualmente a utilização da informação relativa aos sistemas de bilhética para permitir à AMP a contínua avaliação do cumprimento das regras de operação e qualquer decisão da aplicação de eventuais penalidades competirá à AMP.
4. O documento relativo às Regras de Operação e Aplicação de Penalidades constante do Anexo 9 poderá ser objeto de reformulações, por decisão da AMP ainda que por eventual proposta de terceiros, apenas podendo entrar em vigor quando se verificarem cumulativamente as condições enunciadas nas alíneas seguintes:
 - a) Ser enviado ao TIP e aos operadores a nova versão que a AMP pretenda passar a aplicar, justificando as alterações introduzidas;

- b) Conceder ao TIP e aos operadores um prazo mínimo de 30 dias para que estes se pronunciem;
 - c) Não seja apresentado pelo TIP algum fundamento tecnicamente válido que conduza a que este considere como inviável a alteração em causa;
 - d) Nenhum operador invoque que as alterações em causa tornam inviável a sua atividade nas linhas integradas no SIA e solicite, por esse motivo, a exclusão, total ou parcial, da rede que tenha integrada no SIA.
5. Caso algum operador invoque o referido na alínea d) do número anterior, a AMP poderá mesmo assim implementar uma nova versão das Regras de Operação e Aplicação de Penalidades, mas apenas 180 dias após decorrido o prazo para as entidades se pronunciarem sobre a proposta, de modo a garantir um prazo razoável para proceder à saída da rede do operador afetada do SIA.

Artigo 9.º - Exclusão de Linhas Integradas

1. Qualquer operador integrante do SIA poderá a qualquer momento solicitar a exclusão total ou parcial da sua rede que se encontra integrada neste sistema, através de requerimento dirigido à AMP no qual fundamenta a sua solicitação.
2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, os títulos de assinatura mensal integrados nas obrigações de serviço público determinadas pela AMP no âmbito do PART serão aceites na rede do operador mesmo que este solicite a exclusão de uma ou mais linhas do SIA.
3. Após a receção da solicitação a AMP efetuará uma análise do solicitado, nomeadamente em termos de impacto na qualidade do serviço prestado pelo sistema de transportes públicos e decidindo sobre a pretensão exposta.
4. A decisão da AMP relativa a essa solicitação poderá ser, designadamente, uma das apresentadas nas alíneas seguintes:
 - a) Aceitar a exclusão com efeitos num prazo entre 90 e 180 dias após a comunicação ao requerente, sem quaisquer condições adicionais;
 - b) Aceitar a pretensão mas obrigar à exclusão de toda a rede que o requerente opera no SIA, quando entenda que será a solução mais equilibrada em termos de regulação da atividade.
5. A AMP comunicará a sua decisão ao operador, indicando a data em que poderá ocorrer a exclusão requerida, dando conhecimento da mesma ao TIP para que este possa efetuar as ações necessárias ao processo de exclusão.

Artigo 10.º - Regras decorrentes das Obrigações de Serviço Público aos Operadores Aderentes

Os operadores aderentes ao SIA, bem como aqueles a quem foram impostas Obrigações de Serviço Público pela AMP, estão obrigados ao cumprimento das regras e parâmetros a que obedecem as referidas obrigações, nomeadamente as implementadas no âmbito do PART, e ao respetivo modelo de compensação financeira, devidamente comunicado pela Autoridade de Transportes competente.

Artigo 11.º - Regulação da Concorrência

Competirá à AMP:

- a) Regular o acesso, permanência e saída dos Operadores aderentes ao SIA;
- b) Fiscalizar a intervenção dos Operadores aderentes ao SIA e aplicar as penalidades contratuais estabelecidas no caso de violação das regras existentes, nos termos estabelecidos no Anexo 9;
- c) Disponibilizar, com o apoio do TIP, a informação ao público relativa à rede integrada no SIA, bem como receber, analisar e tratar as reclamações e sugestões que sejam apresentadas relativamente às condições de operação verificadas.

Artigo 12.º - Confidencialidade da Informação

A utilização dos dados relativos à utilização do sistema de bilhética pelos passageiros será sempre efetuada garantindo as regras de confidencialidade, quer na perspetiva dos passageiros, quer na perspetiva dos dados comerciais das empresas de transporte, com as exceções referidas neste documento, nomeadamente no que concerne aos processos de avaliação das condições da operação e da repartição da receita, mas não podendo nenhuma das entidades envolvidas veicular informação de natureza reservada e confidencial.

Artigo 13.º - Alteração das Bases Gerais

1. A AMP e o TIP poderão, por mútuo acordo, efetuar quaisquer alterações às presentes Bases Gerais, tendo no entanto que comunicar aos operadores essas alterações com uma antecedência mínima de 90 dias relativamente à entrada em vigor das alterações.
2. As presentes Bases Gerais podem ser alteradas sem cumprimentos do prazo de 90 dias previsto no número anterior, sendo eficazes essas alterações mediante comunicação aos operadores e inerente aceitação expressa por escrito.
3. No caso de algum operador considerar que as alterações comunicadas põem em causa aspetos económicos que considerem fundamentais, poderá solicitar a sua exclusão total ou parcial do SIA, nos termos estabelecidos no artigo 9º, ficando porém os prazos referidos nesse artigo reduzidos para metade do valor ali estabelecido.
4. Quaisquer alterações às presentes Bases Gerais devem constar de um Aditamento às mesmas que será divulgado pelos operadores aderentes, reduzido a escrito e assinado pelas partes outorgantes.

Artigo 14.º - Contagem dos Prazos

Todos os prazos referidos nas presentes Bases Gerais, salvo indicação expressa em contrário, são prazos corridos, não se suspendendo a sua contagem aos sábados, domingos e feriados.

Artigo 15.º - Entrada em Vigor

As presentes Bases Gerais produzem efeitos a partir da data da sua assinatura

Porto, 20 de dezembro de 2019

Pela Área Metropolitana do Porto

Pelo Transportes Intermodais do Porto, ACE


ÁREA METROPOLITANA DO PORTO
Mário Rui Soares
Avenida dos Aliados, 236 - 1.º
4000-065 PORTO
N.º Contribuinte 502 823 305
(Primeiro-Secretário da Comissão Executiva Metropolitana)

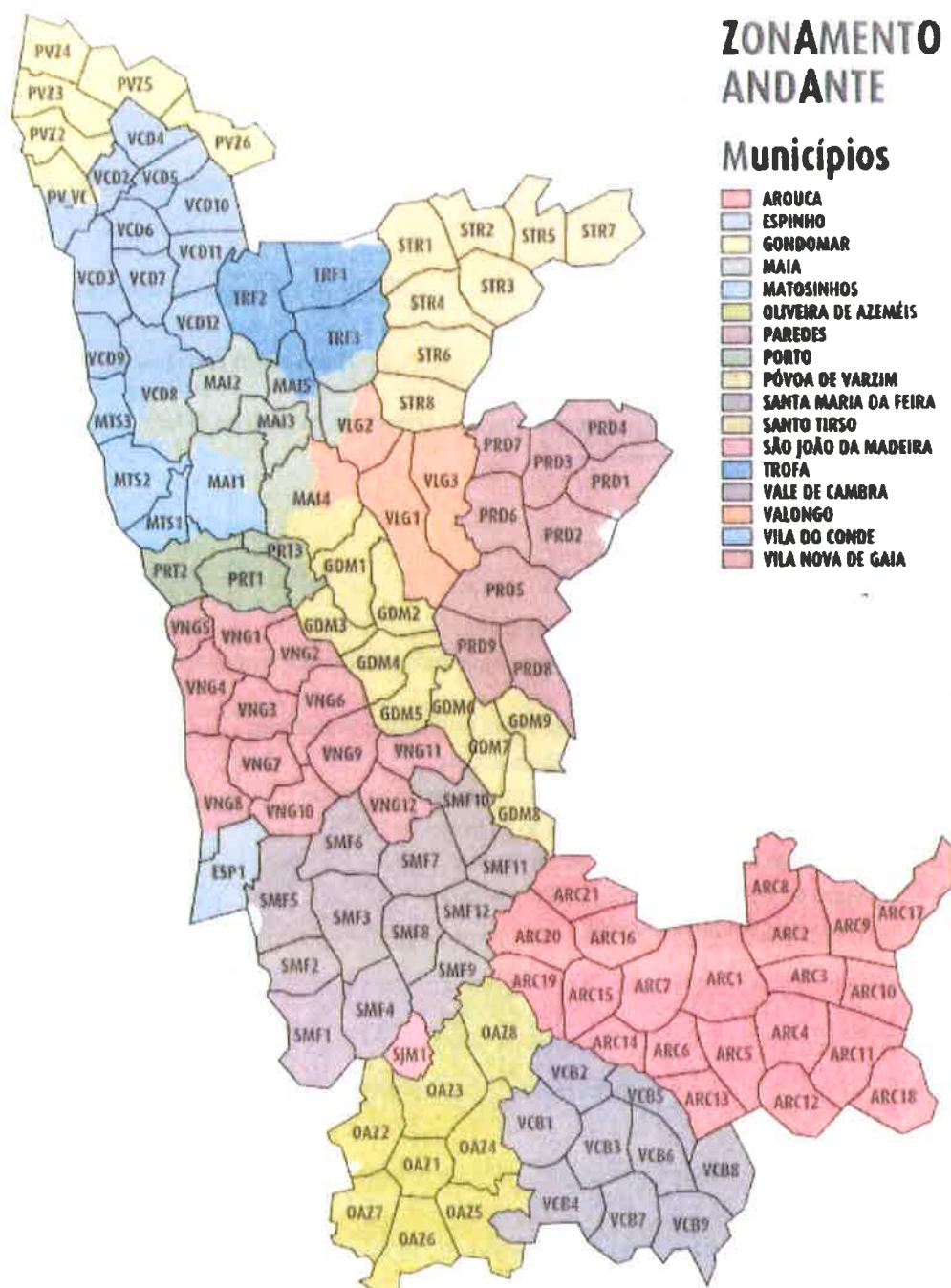

Tiago Filipe da Costa Braga
(Presidente do Conselho de Administração)

Lista de Anexos:

1. Zonamento do Sistema Intermodal Andante
2. Títulos de Transporte Aceites no Sistema Intermodal Andante e Respetivos Valores
3. Regras de Contagem de Zonas
4. Especificação do Sistema de Bilhética para Operadores Rodoviários
5. Descrição do Modelo de Repartição da Receita
6. Comissões a cobrar pelo TIP e Remuneração dos Operadores
7. Formulário de Proposta de Integração de Linhas no SIA
8. Critérios de Análise relativos à adesão ao SIA
9. Regras de Operação e Aplicação de Penalidades
10. Minuta do Contrato de Adesão

BASES GERAIS DE INTEGRAÇÃO NO SISTEMA INTERMODAL ANDANTE

Anexo 1 - Zonamento do Sistema Intermodal Andante



BASES GERAIS DE INTEGRAÇÃO NO SISTEMA INTERMODAL ANDANTE

Anexo 2 - Títulos de Transporte Aceites no Sistema Intermodal Andante e Respetivos Valores

TÍTULOS OCASIONAIS

Zonas	Títulos de Viagem	Andante 24
Z2	1,20	4,15
Z3	1,60	5,50
Z4	2,00	6,90
Z5	2,40	8,30
Z6	2,80	9,65
Z7	3,20	11,05
Z8	3,60	12,40
Z9	4,00	13,80
Z10	4,40	15,20
Z11	4,80	16,60
Z12	5,20	18,00
Por Zona Adicional	0,40	1,20

* Na compra de 10 títulos de viagem iguais, recebe um grátis.

TÍTULOS DE ASSINATURA MENSAL

Assinatura	Normal	4_18 / Sub23 3ª Idade / Social+ Desconto 25% (*)	Social+ A Desconto 50%	4_18 a / Sub23 A Desconto 60%
3Z	30,00	22,50	15,00	12,00
Municipal	30,00	22,50	15,00	12,00
Metropolitano	40,00	30,00	20,00	16,00

* Social + → Social+ F ; Social+ D ; Social+ R/P

TÍTULOS DIÁRIOS

Andante Tour 1 – 7,00

Andante Tour 3 – 15,00

Handwritten signatures and notes:
D. P. ...
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]



NOTAS FINAIS

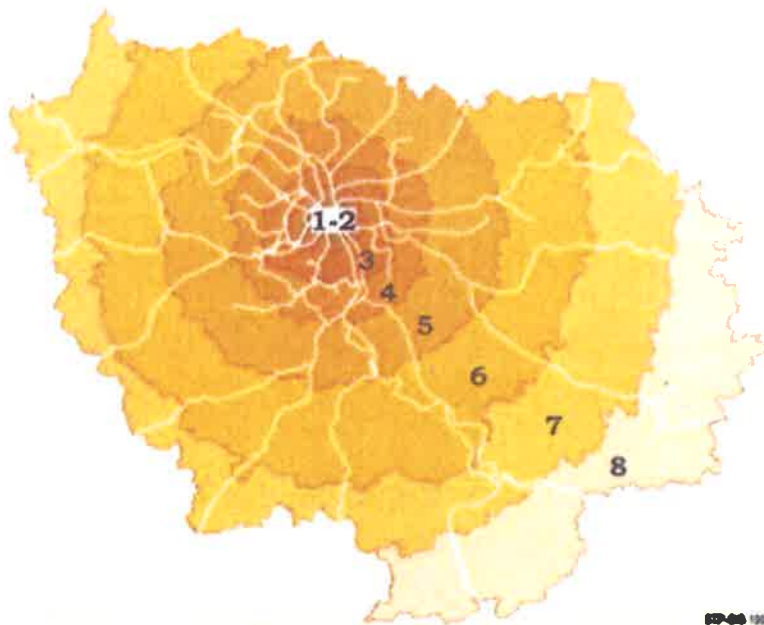
1. As crianças com idade inferior a 4 anos podem viajar sem título de transporte.
2. No âmbito do título Andante Pro atualmente em vigor, poderão ser celebrados novos contratos desde que seja garantido que o valor médio da receita por validação desse título não seja inferior ao correspondente dos títulos de assinatura normal.
3. Todos os valores em euros e com IVA incluído à taxa legal em vigor.

BASES GERAIS DE INTEGRAÇÃO NO SISTEMA INTERMODAL ANDANTE

Anexo 3 - Regras de Contagem de Zonas

Títulos Ocasionais

O Zonamento Andante é do tipo celular embora se traduza em rádio-concêntrico no momento em que o título ocasional é validado. O centro é definido pela zona da 1.^a validação.



Os títulos são válidos numa coroa de n zonas centrada no local da 1.^a validação durante um dado período de tempo.

O passageiro deve ter atenção à zona onde vai iniciar a sua viagem – local da 1.^a validação -, a zona para onde se quer deslocar e o trajeto que vai fazer, a fim de contar as zonas que vai atravessar. Assim escolherá o título necessário – Z2, Z3, Z4, etc... - conforme a cor da imagem, centrando-se sempre na zona onde começa a sua viagem.

Os títulos são válidos para um mínimo de 2 zonas.

A validade temporal dos títulos de transporte Andante é a seguinte:

Z2	1 hora
Z3	1 hora
Z4	1h15m
Z5	1h30m
Z6	1h45m
Z7	2 horas
Z8	2h15m
Z9	2h30m
Z10	2h45m

Por cada zona adicional, + 15 minutos

g. Pinheiro

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Títulos de Assinatura

Assinatura 3Z – válida para um conjunto de 3 zonas contíguas previamente definidas pelo cliente.

Assinatura Municipal – válida para todas as zonas de um concelho selecionado pelo cliente.

Assinatura Metropolitano – válida para todas as zonas da AMP.

BASES GERAIS DE INTEGRAÇÃO NO SISTEMA INTERMODAL ANDANTE

Anexo 4 - Especificação do Sistema de Bilhética para Operadores Rodoviários

A. ENQUADRAMENTO

Este manual visa definir as soluções tecnológicas do Sistema Intermodal Andante (SIA) atualmente disponíveis para a adesão de novos operadores rodoviários a este sistema, conforme estabelecido nas Bases Gerais de Integração do Sistema Intermodal Andante, às quais este documento se constitui como anexo integrante.

B. DESCRIÇÃO DAS SOLUÇÕES EXISTENTES

Existem no essencial duas soluções possíveis, uma correspondendo à integração do sistema de bilhética próprio do Operador e outra para os operadores que não disponham de sistema de bilhética próprio. No primeiro caso subsistem duas versões possíveis, a primeira com base numa ligação FTPS e a segunda com base numa ligação dedicada.

Descrevem-se nos pontos seguintes as duas soluções, subdividindo a primeira nas duas opções disponíveis.

1. Solução I - Opção 1: Integração do Sistema de Bilhética do Operador com ligação FTPS

1.1. Descrição Geral

A solução consiste na utilização de equipamento de bilhética sem contacto do operador, com a adequada adaptação ao sistema Andante e a ele interligado. Os dados gerados serão de validação e eventualmente de fiscalização. A solução de ligação para efeitos de transferência de dados é por ftps via Internet.

Apresenta-se na Figura 1 a descrição esquemática da solução.

1.2. Responsabilidades do Operador

Constituem responsabilidade do operador as referidas nas alíneas a) a h) adiante enunciadas.

Ressalva-se que, caso não sejam disponibilizado algum dos elementos ali referidos, não será possível avançar com o processo de integração.

- a) Dispor de uma solução de bilhética sem contacto que permita a leitura de cartões do tipo A e B (norma ISO 14443A e B);

J. Pinheiro
[Handwritten signature]
[Handwritten initials]

- b) Assinar previamente o acordo de confidencialidade (NDA) que terá de ser igualmente assinado pelo integrador que irá proceder às adaptações do sistema de bilhética do operador;
- c) Aceitar introduzir no seu sistema as alterações que o TIP, diretamente, ou através do seu fornecedor, indicar;
- d) Disponibilizar um ficheiro XML em formato especificado pelo TIP no documento das Interfaces, com validações teste carregadas para possibilitar ao TIP proceder a testes iniciais no seu sistema central da solução de integração preparada pelo operador;
- e) Disponibilizar um equipamento do seu sistema de bilhética por cada tipo de equipamentos/marca e integrador para testes, os quais ficarão cedidos ao TIP para testes futuros;
- f) Dispor de um computador central para recolha dos dados de validações das viaturas, que exportará os dados para o SIA;
- g) Indicação do número de frota da viatura e da matrícula que estarão ao serviço nas linhas integradas no SIA;
- h) Facultar informação à AMP contendo descrição de percurso de cada uma das linhas a integrar, com identificação das paragens, indicação de arruamentos, zonamento (monomodal se existir - opcional), coordenadas GPS das paragens de cada linha e representação da linha em mapa. A AMP remeterá ao TIP a informação validada.

1.3. Responsabilidades do TIP

Na fase de desenvolvimento das alterações pelo operador no seu sistema de bilhética e após assinatura do acordo de confidencialidade entre as partes o TIP deverá:

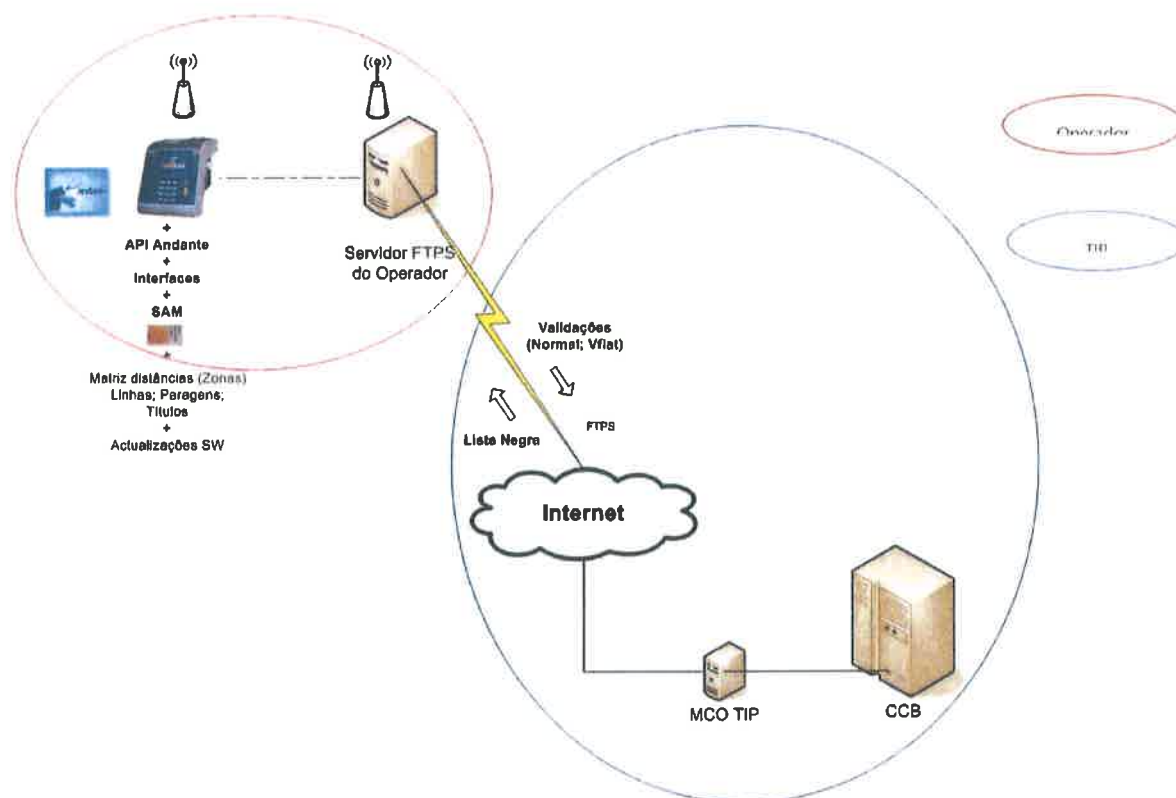
- a) Fornecer um Security Access Module (SAM, módulo de segurança do SIA) para compatibilização com a tecnologia do SIA;
- b) Fornecer as especificações técnicas da Application Program Interface (API) Andante atualizadas e o(s) documento(s) das interfaces, bem como a API compilada na linguagem e ambiente de programação utilizados pelo integrador do operador, para compatibilização das tecnologias;
- c) Estabelecer com o integrador do operador as regras de comunicação dos dados;
- d) Fornecer protótipos de títulos de transporte Andante, de todos os tipos de tarifário existente, para testes pelo operador, não podendo os mesmos ser usados para outros fins que não estes;
- e) Proceder a testes de verificação do bom funcionamento dos títulos de transporte no equipamento do operador e no seu sistema central da solução de integração preparada pelo integrador do operador, antes da entrada em operação.

Na fase de implementação da solução no operador e após ter sido concedido pelo operador o acesso a uma conta em servidor FTPS, com acesso via Internet, onde residem os dados intermodais

de bilhética deste, o TIP fornecerá os módulos de segurança (SAM) para cada equipamento instalado nas viaturas que irão operar nas linhas aderentes ao SIA.

Para definição do número de SAM a fornecer ao operador, deverá este informar o TIP do número de viaturas necessárias para o serviço em cada linha a integrar. Os SAM serão sempre propriedade do TIP e a sua disponibilização ao Operador implicará o pagamento por este da comissão referida no Anexo 6.

Figura 1 – Esquema da Solução 1 – Opção 1



A ligação de dados por FTPS implica adicionalmente:

- O TIP desenvolver automatismos para cópia dos dados disponibilizados pelo operador no seu servidor FTPS, para recolha com a periodicidade adequada ao refresco de informação desse sistema.
- O TIP colocar no servidor FTPS do Operador a Lista Negra de cartões sempre que esta tenha atualizações, garantindo o operador a existência de processos de difusão dessa lista por todos os equipamentos do seu sistema.

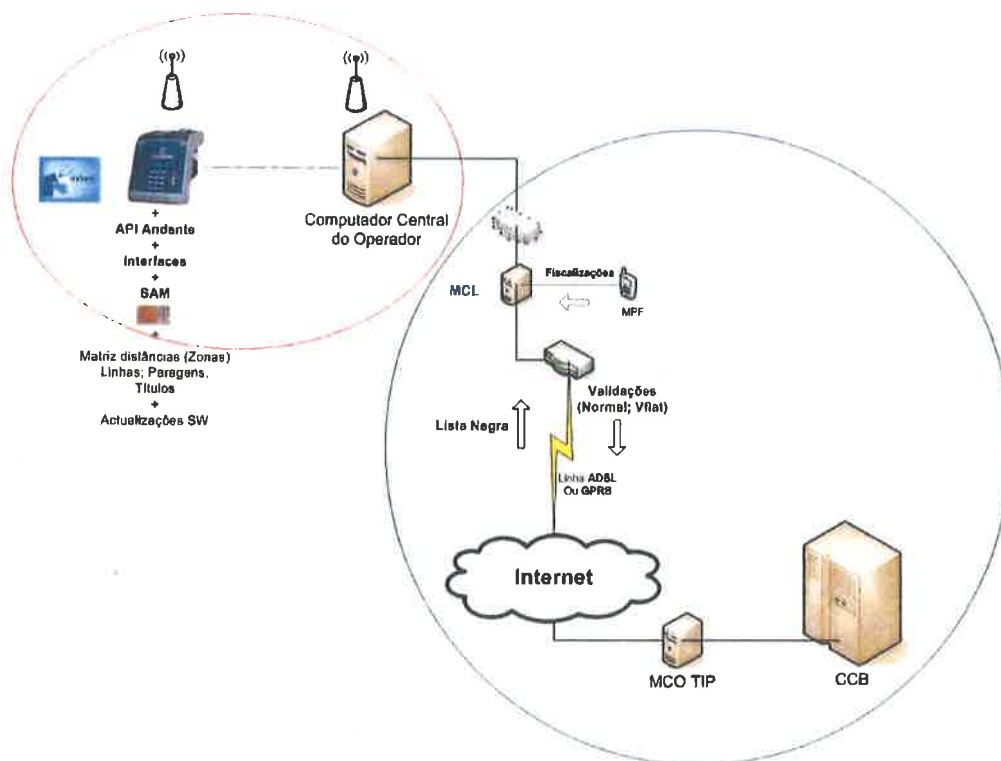
9.1.1.1.1
Lim-til
e

2. Solução 1 - Opção 2: Integração do Sistema de Bilhética do Operador com ligação dedicada

2.1. Descrição Geral

A solução consiste na utilização de equipamento de bilhética sem contacto do operador, com a adequada adaptação ao sistema Andante e a ele interligado. Os dados gerados serão de validação e eventualmente de fiscalização. A solução de ligação para efeitos de transferência de dados com ligação permanente ADSL ou 3G, é idêntica à atualmente instalada nos operadores associados do TIP (cf. Figura 2).

Figura 2 – Esquema da Solução 1 – Opção 2



2.2. Responsabilidades do Operador

Constituem responsabilidade do operador as referidas nas alíneas a) a h) adiante enunciadas.

Ressalva-se que, caso não sejam disponibilizado algum dos elementos ali referidos, não será possível avançar com o processo de integração.

- Dispor de uma solução de bilhética sem contacto que permita a leitura de cartões do tipo A e B (norma ISO 14443A e B);
- Assinar previamente o acordo NDA, o qual terá de ser igualmente assinado pelo integrador que irá proceder às adaptações do sistema de bilhética do operador;

- c) Aceitar introduzir no seu sistema as alterações que o TIP, directamente, ou através do seu fornecedor, indicar;
- d) Disponibilizar um ficheiro XML em formato especificado pelo TIP no documento das Interfaces, com validações teste carregadas para possibilitar ao TIP proceder a testes iniciais no seu sistema central da solução de integração preparada pelo operador;
- e) Disponibilizar um equipamento do seu sistema de bilhética por cada tipo de equipamentos/marca e integrador para testes, os quais ficarão cedidos ao TIP para testes futuros;
- f) Dispor de um computador central para recolha dos dados de validações das viaturas, que exportará os dados para o SAI, cumprindo ter presente que a recolha de dados terá de ser feita toda num mesmo local, que será indico pelo operador;
- g) Indicação do número da viatura, da matrícula, da marca e do modelo das viaturas que estarão ao serviço nas linhas integradas no SIA;
- h) Facultar informação ao TIP contendo descrição de percurso de cada uma das linhas a integrar, com identificação das paragens, indicação de arruamentos, zonamento (monomodal se existir - opcional), coordenadas GPS das paragens de cada linha e representação da linha em mapa;

2.3. Responsabilidades do TIP

Na fase de desenvolvimento das alterações pelo operador no seu sistema de bilhética e após assinatura do acordo de confidencialidade entre as partes o TIP deverá:

- a) Fornecer um Security Access Module (SAM, módulo de segurança do SIA) para compatibilização com a tecnologia do SIA;
- b) Fornecer as especificações técnicas da API Andante atualizadas e o(s) documento(s) das interfaces, bem como a API compilada na linguagem e ambiente de programação utilizados pelo integrador do operador, para compatibilização das tecnologias;
- c) Estabelecer com o integrador do operador as regras de comunicação dos dados e com o operador local de recolha dos dados;
- d) Fornecer protótipos de títulos de transporte Andante, de todos os tipos de tarifário existente, para testes pelo operador, não podendo os mesmos ser usados para outros fins que não estes;
- e) Antes da entrada em operação proceder a testes de verificação do bom funcionamento dos títulos de transporte no equipamento do operador e no seu sistema central da solução de integração preparada pelo operador;

Na fase de implementação da solução o TIP:

- a) Fornecerá os módulos de segurança (SAM) para cada equipamento instalado nas viaturas que irão operar nas linhas aderentes ao SIA;

Handwritten signatures and initials in blue ink on the right margin.

- b) Instalará uma Máquina Controladora Local (MCL) nas instalações do operador para exportação dos dados do computador central do operador, sendo a ligação da MCL Máquina controladora do Operador (COM) e ao Computador Central de Bilhética (CCB) efetuada através de uma linha ADSL ou por GPRS/UMTS(3G);
- c) Instalará um Router para ligação à internet e sua instalação em túnel seguro encriptado ou em modem 3G (UMTS) com configuração num operador de redes móveis.

Para definição do número de SAM a fornecer ao operador, deverá este informar o TIP do número de viaturas necessárias para o serviço em cada linha a integrar. Os SAM serão sempre propriedade do TIP e a sua disponibilização ao Operador implicará o pagamento por este da comissão referida no Anexo 6.

3. Solução 2 - Sistema de Bilhética para os operadores que não disponham de sistema próprio

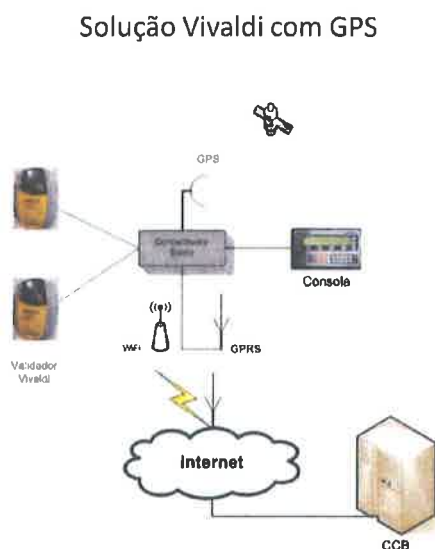
3.1. Descrição geral

Trata-se de uma solução propriedade do TIP sendo o equipamento embarcado composto por um validador Vivaldi, ou outro que o TIP venha a definir, um concentrador de bordo e uma consola (cf. Figura 3).

A localização dos veículos com determinação das paragens e zonas às quais são associadas as validações é feita por GPS e as ligações de dados são efetuadas por wifi.

A transmissão de dados é feita de forma automática, de e para o CCB (computador central de bilhética), através de ligação dedicada (ADSL ou GPRS/UMTS).

Figura 3 – Esquema da Solução 2



3.2. Responsabilidades do Operador

Constituem responsabilidades do operador as referidas nas alíneas a) a h) adiante enunciadas.

Ressalva-se que, caso não sejam disponibilizado algum dos elementos ali referidos, não será possível avançar com o processo de integração.

- a) A comunicação entre equipamento embarcado e o computador de recolha (MCL), tipicamente feita por WiFi, devendo o operador indicar o local de recolha de dados com condições para instalação de antenas Wifi e do computador MCL e, se possível, de linhas de comunicação, sendo de sublinhar que, por razões económicas, deve haver apenas um local de recolha de dados;
- b) Indicação do número da viatura, da matrícula, da marca e do modelo das viaturas que estarão ao serviço nas linhas integradas no SIA;
- c) Facultar informação ao TIP contendo descrição de percurso de cada uma das linhas a integrar, com identificação das paragens, indicação de arruamentos, zonamento (monomodal se existir), coordenadas GPS das paragens de cada linha e representação da linha em mapa;

3.3. Responsabilidades do TIP

Serão da competência do TIP:

- a) Fornecer e instalar a cablagem e o equipamento de bilhética com os módulos de segurança do TIP (SAM) para cada equipamento instalado nas viaturas que irão operar nas linhas

J. F. F. F.

[Assinaturas manuais]

- aderentes ao SAI, ou, alternativamente, a instalação da componente de cablagem desta solução poderá ser efetuada pelo operador aderente e concluída pelo TIP;
- b) Instalar uma Máquina Controladora Local (MCL) nas instalações do operador para exportação dos dados do computador central do operador, sendo a ligação da MCL Máquina controladora do Operador (COM) e ao Computador Central de Bilhética (CCB) efetuada através de uma linha ADSL ou por GPRS/UMTS(3G);
 - c) Instalar um Router para ligação à internet e sua instalação em túnel seguro encriptado ou em modem 3G (UMTS) com configuração num operador de redes móveis;
 - d) Assegurar a manutenção dos equipamentos bem como o seu seguro.

Alerta-se para que os tempos de instalação de cabos e equipamentos embarcados se situam entre meio dia e um dia, dependendo das marcas e modelos das viaturas.

Caso haja necessidade de adquirir novos equipamentos de bilhética ou conversores de 12/24V (caso de autocarros mini) deve considerar-se o tempo de fornecimento mínimo de 8 semanas, para alguns componentes.

C. DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS DE BILHÉTICA AO OPERADOR

A disponibilização da totalidade dos dados de bilhética (validações e/ou fiscalizações se aplicável) registados na rede do operador, será feita, se e enquanto o seu volume o permitir, via e-mail com periodicidade mensal, até ao décimo dia útil do mês seguinte ao que reportam e sem qualquer tratamento prévio.

Alternativamente, ou no caso de o volume de dados tornar inviável a utilização do e-mail, recorrer-se-á à transferência via FTP, fornecendo-se a cada operador o acesso a uma conta através da qual lhe será possível proceder à recolha dos seus dados de bilhética nas mesmas condições e com periodicidade idêntica.

D. DISPOSIÇÕES DE ÂMBITO GERAL

O não cumprimento por parte do Operador de qualquer um dos deveres enunciados neste Manual Técnico ou no Acordo de Confidencialidade impedirá o TIP de efetuar a repartição de receita do operador em causa.

Caso o Operador desista da integração das suas linhas no SIA, após iniciado o processo conforme acima descrito, deverá indemnizar o TIP pelos custos diretos ou indiretos já suportados e proceder à devolução de todos os equipamentos e/ou materiais entretanto fornecidos pelo TIP.

Sempre que haja alterações de novos cartões sem contacto, de novos títulos de transporte ou suas regras de utilização ou evoluções programadas do SIA que impliquem alterações na API Andante e/ou no documento de interfaces ou nas regras de comunicação, terá o operador de assegurar junto do seu integrador as alterações correspondentes ao seu software por forma a acomodar essas



alterações e assegurar a sua disseminação por todos os seus equipamentos integrados no SIA nas datas a acordar e sem custos para o TIP.

O operador deve suportar os custos de comunicação de dados, nomeadamente da linha ADSL ou 3G ou de ligação à Internet.

g. linau
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

BASES GERAIS DE INTEGRAÇÃO NO SISTEMA INTERMODAL ANDANTE

Anexo 5 - Descrição do Modelo de Repartição da Receita

A. ENQUADRAMENTO

O presente documento tem como objetivo uma descrição funcional do Modelo de Repartição de Receita Andante (MRR) à data de 7 de Junho de 2016, elaborado para ser integrado como Anexo às Bases Gerais de Integração do Sistema Intermodal Andante, adiante designadas por Bases Gerais, tendo por referência a documentação de apoio à certificação da aplicação informática que efetua a Repartição da Receita, cujo modelo foi aprovado a 15 de Abril de 2005 e se encontra em vigor nesta data, utilizando o indicador Passageiro*Zona.

B. INDICADOR DE PROCURA

1. Definição

O Modelo de Repartição da Receita Andante em vigor assenta num indicador da procura denominado Passageiro*Zona (PZ), obtido através do cruzamento dos dados do sistema de bilhética.

Este indicador pondera o número de passageiros em cada modo de transporte pelo número de zonas atravessadas dentro do veículo.

O valor da viagem/título é repartido pelos operadores utilizados, proporcionalmente ao número de zonas viajadas em cada um.

2. Pressupostos para o cálculo do indicador

A definição do indicador PZ implica os seguintes pressupostos no modelo de repartição da receita:

Todas as linhas são definidas de acordo com as zonas que atravessam (cf. Anexo I às Bases Gerais);

Os cálculos da repartição da receita são feitos de acordo com essas zonas, para além de serem também realizados com os dados de bilhética, nomeadamente, as validações e a topologia, e com as tarifas referentes aos títulos utilizados nessas viagens;

As tarifas são definidas de acordo com o número de zonas percorridas (cf. Anexo 1 e Anexo 2 das Bases Gerais).

2.1. Integração de topologias no sistema

O modelo de repartição da receita possui a topologia (percurso) de todas as linhas integradas no sistema intermodal em ambos os sentidos, com informação relativa à sequência de zonas em cada percurso.

Cada topologia é identificada pela data de entrada em utilização.

Esta informação permite traçar o percurso efetuado e determinar a proporção de cada operador relativamente ao indicador PZ.

2.2. Informação de sentido das linhas

A informação respeitante ao sentido das linhas é também adicionada aos dados utilizados no cálculo da receita. Esta informação de sentido será associada a cada uma das linhas definidas no sistema com o objetivo de minimizar os percursos possíveis para um dado registo de validação.

Nos operadores rodoviários há que garantir a definição do sentido no registo da validação.

A topologia das linhas definida em 2.1 e 2.2 terá que se encontrar sempre atualizada à data do processamento da repartição da receita sendo que a atualização da topologia é solicitada pelo Operador à autoridade de transportes, neste caso a Área Metropolitana do Porto (AMP), que valida a informação prestada pelo operador e comunica ao TIP.

2.3. Definição da viagem efetuada

A viagem é constituída pelo conjunto de etapas ocorridas num ou mais operadores utilizando um único título de transporte.

A etapa realizada num operador é definida pela primeira validação ocorrida nesse operador e a validação seguinte registada com as seguintes características:

- A validação é registada no mesmo suporte (cartão);
- A validação tem de pertencer ao mesmo título de transporte;
- A validação pode ou não ocorrer no mesmo operador;
- Para determinação da zona de saída da última etapa é utilizada a validação seguinte, desde que registada até ao limite de 72 horas;
- A validação seguinte é registada numa zona coberta pela linha / sentido do operador;
- A validação seguinte é registada dentro do limite geográfico do título.

Caso não se verifique uma validação com estas condições, será considerado o limite máximo do alcance do título, condicionado à rede do operador onde ocorreu a validação, nomeadamente à linha e ao sentido, por forma a garantir que o operador aufera a receita relativa ao percurso máximo possível de realizar na linha onde foi efetuada a validação da etapa em causa.

Se existirem diferentes possibilidades para a definição do maior percurso possível (na última etapa de um título ocasional ou de qualquer etapa de um título assinatura sem qualquer validação nas 72 horas posteriores, ou caso possua uma validação nas 72 horas posteriores fora do percurso máximo)

J. Pinheiro
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

serão utilizados os seguintes critérios para a definição do extremo final da etapa, pela ordem apresentada de seguida:

- Zonas com maior utilização no período pelo operador em causa;
- Zonas com maior utilização na viagem em questão;
- Zonas com maior utilização no período na totalidade do sistema.

Caso estes critérios não consigam desempatar, o sistema tem ainda definidas as seguintes regras de desempate:

- Validação a considerar como primeira ocorrência é definida pelo código do operador;
- Prevalece o sentido de ida, em detrimento do sentido de volta.

2.4. Utilização repetida das zonas

O valor atribuído a cada zona é dividido pelo número de utilizações ocorridas (zona de entrada, de saída ou atravessada pelo percurso da etapa).

2.5. Prestação de serviço público

Não obstante o modelo de repartição da receita prever a possibilidade de distinção da prestação de serviço público, o mesmo não está atualmente a ser considerado.

Poderão ser considerados parâmetros para beneficiar diferentes classes horárias e zonais, de modo a prestar uma subsidiação da receita a repartir. Para o efeito, poderão ser assumidas majorações para determinadas zonas consideradas nos percursos registados na matriz OD e para as validações ocorridas em determinadas classes horárias. Os resultados das bonificações serão nessas situações reportados, para permitir a sua quantificação.

C. VALIDAÇÕES

1. Filtragem das validações

As validações consideradas para o cálculo da repartição da receita são filtradas, sendo excluídas todas as validações repetidas num determinado período que ocorrem numa mesma estação (operadores ferroviários) ou linha/sentido (operadores rodoviários) com o mesmo título de transporte e numa mesma viagem.

A deteção de validações repetidas é efetuada através de processo automático executado diariamente.

1.1. Tempo limite da repetição de validações

A aplicação permite ao utilizador alterar o parâmetro temporal que é usado na exclusão de validações, para efeitos de repartição da receita.

2. Validações referentes a linhas inexistentes no sistema

Se durante a fase de verificação dos dados forem encontradas validações para as quais não existe qualquer linha associada, essas validações não são processadas.

3. Integração de Validações atrasadas no sistema central

A implementação do modelo de repartição é capaz de repartir validações que são inseridas após já ter sido executada a repartição da receita relativa ao período temporal a que elas respeitam.

Neste processo de repetição do processamento de repartição da receita apenas são consideradas as viagens às quais pertencem as validações que ainda não foram processadas e que foram introduzidas após fecho da repartição.

O processo de repartição é realizado de acordo com o seguinte procedimento:

As validações (já processadas) que correspondem a viagens para as quais existem novas validações (introduzidas depois do fecho da repartição) são estornadas;

É realizado o cálculo da repartição da receita apenas para essas validações (novas e estornadas).

Excetuando situações devidamente fundamentadas pelo TIP e comunicadas a todos os Operadores, não serão reprocessadas validações efetuadas em datas anteriores a mais 6 meses de atraso relativamente à data da repartição. Não serão aceitáveis como fundamento para o reprocessamento de validações efetuadas há mais de 6 meses situações que sejam da exclusiva responsabilidade do Operador de transporte.

4. Validações relativas a viagens com origem e destino na zona de exclusividade da STCP

As validações identificadas com origem e destino na zona de exclusividade da STCP, relativas a outros operadores rodoviários que não a STCP, S.A., possuem um carácter específico, prevendo-se a não repartição das verbas relativas a estas viagens pelos operadores rodoviários que não a STCP, S.A. ou outros operadores em acordo de exploração com a STCP, S.A.

Esta verba será sinalizada à Autoridade de Transportes (AMP), sendo o respetivo valor transferido para o TIP – Transporte Intermodais do Porto, ACE.

Este valor poderá ser utilizado pelo TIP em matérias, projetos ou despesas que sejam transversais a todo o Sistema Intermodal desde que em concordância com as diretrizes da AMP.

Em termos processuais, as validações referidas nos parágrafos anteriores serão normalmente processadas na repartição da receita, que manterá toda a sua metodologia de cálculo, efetuando-se no final desta a identificação das viagens com origem e destino na zona de exclusividade para

J. Pinheiro
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

cada operador, calculando o valor destas e deduzindo o respetivo valor do montante a repartir ao operador em questão.

D. TÍTULOS DE TRANSPORTE

1. Componentes da tarifa

Independentemente do título de transporte Andante, a tarifa é repartida em duas componentes, processadas de forma distinta:

Custo de entrada no sistema;

Custo de cada zona adicional.

1.1. Custo de entrada no sistema

O custo de entrada no sistema é repartido igualmente por todas as validações consideradas para o processo de repartição, pelo que é calculado com base no rácio entre o valor do tarifário e o total de validações verificadas no período. Atualmente este parâmetro tem um valor igual a 0 (zero).

1.2. Custo de zona adicional

O custo de cada zona adicional é o valor do título (sem IVA) deduzido do valor do "custo de entrada no sistema", sendo repartido de acordo com 3 componentes:

Nº de zonas utilizadas em cada etapa (total e por operador);

Nº de validações da viagem (total e por operador);

Nº operadores intervenientes na viagem.

1.3. Alteração dos valores de entrada no sistema e de zona adicional

Existe a possibilidade de, para cada tipo de título e período mensal, definir o custo de entrada no sistema e o custo de zonas adicionais.

É mantido um histórico de tarifários de modo a que todas as validações sejam processadas de acordo com o tarifário em vigor na data da validação.

Estes parâmetros só são alteráveis enquanto não forem usados em nenhuma repartição de receita.

Deste modo é possível satisfazer a necessidade de alterações regulares a estes valores, mantendo uma correta repartição das validações.

2. Títulos Ocasionais

Os títulos ocasionais são repartidos sempre que a data de validação se encontre no período processado ou esteja dentro do período de tempo definido para o período de acertos.

A repartição da receita processa somente os títulos cuja validade já expirou.

2.1. Intervalo temporal de consideração de validações (definição do intervalo)

De modo a serem consideradas todas as validações relativas a viagens de títulos ocasionais realizadas nos períodos a repartir, é definido um intervalo temporal, antes e depois do período de repartição. O intervalo é definido pela maior duração temporal do título ocasional em causa.

3. Títulos de Assinatura Mensal

A receita referente a cada título de assinatura mensal é dividida pelos períodos a considerar em cada mês.

Esse valor médio por período é depois repartido pelas validações ocorridas no período (a quantidade de dias existente em cada período não é tomada em consideração).

No último período de cada mês, efetuam-se os ajustamentos necessários, com base na totalidade de validações de cada título de assinatura mensal com o objetivo de repartir o valor da assinatura mensal relativo a todos os períodos e sub períodos do mês.

Para este ajuste considera-se o valor total de validações e a tarifa total do período.

4. Título de assinatura anual Andante Pro

O processo de repartição de títulos de assinatura anuais é assegurado da seguinte forma:

Divisão da tarifa pelo número de meses abrangidos pela duração do título;

Processamento normal da repartição da receita, considerando como tarifa mensal dos referidos títulos de assinatura, o valor encontrado em 1.

5. Troca de cartões de assinatura (transferência de assinatura)

Sempre que se verifique a transferência de uma assinatura (que se encontre em vigor), entre cartões (devido, por exemplo, a deterioração do cartão), o sistema apenas reparte uma assinatura, independentemente de esta apresentar dois ou mais cartões distintos no mesmo período. A repartição é afeta ao novo cartão.

6. Mudança de zonas em títulos de assinatura a meio do contrato

Quando existe alteração do número de zonas (acréscimo ou diminuição) a meio do contrato, para efeito de cálculo, será considerado o tarifário em vigor no final de cada período em processamento.

No final de cada período mensal, os ajustamentos necessários são realizados tendo em consideração o tarifário no final do período mensal.

E. PROCESSAMENTO DA REPARTIÇÃO DA RECEITA

1. Frequência de Processamento

g. f. v. e. i. t.
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

De modo a ser possível repartir a receita referente a títulos de assinatura pelos operadores antes do final do mês, é necessário definir períodos de repartição.

A repartição da receita de títulos é realizada com base em períodos que serão configuráveis, sendo, no máximo, períodos de 1 mês.

Assim é possível ter sempre a repartição da receita atualizada tal como também é possível calculá-la em qualquer altura, em relação a qualquer período de tempo.

2. Inclusão de acertos

O utilizador tem a opção de processar a repartição da receita, com ou sem acertos, permitindo processar validações fora do período em causa.

3. Arredondamento de cálculos

Os resultados são apresentados com 4 casas decimais.

F. EXEMPLOS DE APLICAÇÃO

Caso 1



Percurso – 4 Zonas

Operador X – Zona 1 e Zona 2
Operador Y – Zona 3 e Zona 4
Operador Z – Zona 5 e Zona 1

Operador	Cálculos	% Receita
X	$1/1 + 1/2$	37,5%
Y	$1/2 + 1/2$	25,0%
Z	$1/2 + 1/1$	37,5%

Caso 2



Percurso – 4 Zonas

Operador X – Zona 1, Zona 2

Operador Y – Zona 3 e Zona 4

Operador Z – Zona 5 e Zona 4

Operador	Cálculos	% Receita
X	$1/1 + 1/2 + 1/2$	50%
Y	$1/2 + 1/2$	25%
Z	$1/2 + 1/2$	25%

Caso 3



Percurso – 4 Zonas

Operador X – Zona 1, Zona 2

Operador Y – Zona 3

Operador Z – Zona 5, Zona 4

Operador	Cálculos	% Receita
X	$1/1 + 1/4 + 1/2$	43,75%
Y	$1/4 + 1/4$	12,50%
Z	$1/2 + 1/1 + 1/4$	43,75%

J. A. Almeida

[Handwritten signature]

Quadro 1 – Parâmetros configuráveis no MRRA

À data da elaboração do presente documento, estão definidos os seguintes parâmetros:
Custo de entrada no sistema igual a zero.
Período considerado na filtragem de validações repetidas é de 10 minutos.
Períodos de repartição semanais, geralmente de sábado a sexta.
As comissões de validação e de vendas são as estabelecidas no Anexo 6
A majoração pela prestação de serviço público é igual a zero.

BASES GERAIS DE INTEGRAÇÃO DO SISTEMA INTERMODAL ANDANTE

Anexo 6 - Comissões a cobrar pelo TIP e Remuneração dos Operadores

1. COMISSÃO DE VENDAS

A Comissão de Vendas a cobrar pelo TIP aos operadores consiste em 2,5% da receita intermodal repartida a cada operador aderente.

2. COMISSÃO POR VALIDAÇÃO

As comissões por validação a cobrar pelo TIP aos operadores são as referidas nas alíneas seguintes:

- a) Títulos de transporte intermodais - 0,015 euros por validação não repetida registada em sistema, no caso de operadores que utilizem equipamentos de validação do TIP;
- b) Títulos de transporte intermodais - 0,010 euros por validação não repetida registada em sistema, no caso de operadores que não utilizem equipamentos de validação do TIP;
- c) Títulos de transporte monomodais - 0,0075 euros por validação não repetida registada em sistema, no caso de operadores que utilizem equipamentos de validação do TIP.

Os valores das comissões referidos neste ponto não incluem nem eventuais rendas estabelecidas pelo TIP relativas à cedência de equipamentos de bilhética nem as receitas que este obtém com a venda de cartões de suporte utilizados para carregamento de títulos.

3. COMISSÃO PELA DISPONIBILIZAÇÃO DE SAM

Os Security Access Modules (SAM) que sejam fornecidos aos operadores para estes integrarem nos respetivos equipamentos de bilhética serão sempre propriedade do TIP e serão entregues contra o pagamento de uma comissão de 50 € por unidade.

No caso de alguma empresa deixar de ser operador de transportes no SIA o TIP efetuará a retoma dos referidos SAM pelo valor referido no parágrafo anterior.

J. Pinheiro
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

4. REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES

4.1 PAGAMENTO DA RECEITA REPARTIDA

A remuneração dos operadores resultante da repartição de receita que é processada pelo TIP é mensalmente liquidada em duas parcelas, nos termos referidos nas alíneas seguintes

- a) A primeira parcela, correspondente a pelo menos 70% da receita estimada para o mês n , é paga até ao 5º dia útil do mês $n+1$,
- b) A segunda parcela, correspondente ao acerto do mês n , é paga após a realização do processo de repartição da receita pelo TIP, e, em situações normais, deverá ocorrer até ao dia 20 do mês $n+1$.

As datas referidas nos parágrafos anteriores deverão ser interpretadas como valores máximos, devendo o TIP efetuar os pagamentos em momentos anteriores aos referidos caso tenha disponibilidade de tesouraria e, cumulativamente no que concerne ao referido na alínea b), tenha sido possível concluir o processo de cálculo da receita repartida em data anterior à referida.

Por forma a habilitar o TIP a realizar os pagamentos, os operadores diligenciarão no sentido de fazer chegar atempadamente a este agrupamento as faturas dos pagamentos a efetuar.

4.2 COMISSÃO DE VENDAS DOS OPERADORES

Os operadores, na sua qualidade de revendedores de títulos de transporte e cartões de suporte Andante, terão direito a uma comissão de 2% sobre o valor das vendas que efetivamente realizem.



BASES GERAIS DE INTEGRAÇÃO NO SISTEMA INTERMODAL ANDANTE

Anexo 7 - Formulário de Proposta de Integração de Linhas no SIA

D. Freixo

[Handwritten signature]

Lin

17

[Handwritten mark]

OPERADOR	
CÓDIGO DA LINHA	DESIGNAÇÃO
ORIGEM	DESTINO
AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO	
Nº	
SITE DE INFORMAÇÃO AO PÚBLICO	
WWW.	

☐ Integração Total	☐ Integração Parcial						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; padding: 5px;">SEGMENTO A INTEGRAR</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">De:</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">a:</td> </tr> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td></td> </tr> </table>		SEGMENTO A INTEGRAR		De:	a:		
SEGMENTO A INTEGRAR							
De:	a:						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center; padding: 5px;">MOTIVO DA INTEGRAÇÃO PARCIAL</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px; vertical-align: top;"> ☐ Inexistência de Zonamento Andante </td> <td style="width: 50%; padding: 5px; vertical-align: top;"> ☐ Diferença entre tarifa monomodal e tarifa Andante superior a 20%: </td> </tr> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td></td> </tr> </table>		MOTIVO DA INTEGRAÇÃO PARCIAL		☐ Inexistência de Zonamento Andante	☐ Diferença entre tarifa monomodal e tarifa Andante superior a 20%:		
MOTIVO DA INTEGRAÇÃO PARCIAL							
☐ Inexistência de Zonamento Andante	☐ Diferença entre tarifa monomodal e tarifa Andante superior a 20%:						

Data:

Assinatura: _____

(Anexar documento de credenciação do sistema de bilhética emitido pelo TIP)

BASES GERAIS DE INTEGRAÇÃO NO SISTEMA INTERMODAL ANDANTE

Anexo 8 - CRITÉRIOS DE ANÁLISE RELATIVOS À ADEÇÃO AO SIA

1. A proposta apresentada terá que contribuir para o alargamento da oferta do sistema intermodal, nomeadamente pelo aumento da cobertura territorial, pelo acréscimo da conectividade da rede ou pelo reforço da cobertura temporal;
2. A proposta de adesão das linhas ao SIA é da iniciativa do Operador de transporte devendo contemplar a totalidade das linhas que se desenvolvem nos corredores das linhas candidatas;
3. As linhas propostas terão de possuir autorização de exploração provisória emitida por parte da autoridade de transportes competente;
4. A adesão parcial de linhas só poderá ser aceite desde que se observe, pelo menos, uma das seguintes condições:
 - a. Inexistência de zonamento Andante em parte do percurso da linha que se pretende candidatar. A adesão ao SIA terá de verificar-se no percurso da linha até à paragem imediatamente antes do percurso sem zonamento Andante;
 - b. A diferença entre a tarifa monomodal praticada pelo operador e a tarifa Andante for, em bilhete simples, igual ou superior a 20%, na viagem entre a 1ª paragem do percurso não incluído e a paragem mais distante desta do percurso aderente, competindo ao operador a demonstração desta condição;
 - c. No caso de existir no troço de linha a integrar um diferencial entre a tarifa monomodal praticada pelo operador e a tarifa Andante, em bilhete simples, de dimensão idêntica à referida na alínea anterior, a condição ali referida não poderá ser considerada como fundamento para solicitar a adesão parcial.
5. O operador deverá demonstrar ter obtido junto do TIP a credenciação do sistema de bilhética que será utilizado nas linhas candidatas;
6. O operador deverá demonstrar que a informação que disponibiliza ao público relativa aos serviços de transporte público que pretende integrar é de fácil acesso,

J. P. Almeida

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

completa e atualizada, designadamente no que concerne a percursos, horários e tarifas;

7. As linhas candidatas deverão ter condições de operação compatíveis com os níveis de qualidade que se pretendem para o SIA enquanto sistema que visa oferecer aos seus passageiros níveis superiores de qualidade de serviço. A AMP poderá solicitar informação ao operador relativamente ao nível de qualidade oferecido, designadamente no que se refere ao material circulante a utilizar.
8. Sempre que as linhas candidatas sejam relativas a um serviço público de transporte de passageiros municipal, a integração só poderá ocorrer após solicitação pela AMP ao município em causa de um parecer que aprove as condições de exploração do serviço em apreço.

BASES GERAIS DE INTEGRAÇÃO NO SISTEMA INTERMODAL ANDANTE

Anexo 9 – Regras de Operação e Aplicação de Penalidades

A. REGRAS DE OPERAÇÃO

As empresas de transportes terão que:

- operar as linhas aderentes nas condições referidas no processo de candidatura oportunamente aprovado, não efetuando quaisquer alterações exceto as autorizadas pela AMP;
- integrar progressivamente as parcelas de linha que porventura tenham sido excluídas com base no estabelecido no ponto 4 do Anexo 8 à medida que se verifique a aproximação entre os tarifários ali referidos;
- produzir e manter atualizada a informação ao público das linhas integradas, quaisquer que sejam os canais utilizados, em articulação com a AMP e o TIP;
- eliminar, até Dezembro de 2019, os tarifários monomodais, com exceção i) das assinaturas da rede geral; ii) das linhas parcialmente integradas e iii) dos bilhetes de bordo devidamente autorizados;
- manter o sistema e equipamentos de bilhética em bom estado e informar atempadamente o TIP no caso de se verificar alguma anomalia;
- permitir a realização de auditorias à operação e ao sistema de bilhética que venham a ser determinadas pela AMP.

No caso dos Operadores de transporte rodoviário, sempre que o tarifário vendido a bordo não seja um título de transporte Andante, deverão ser cumpridos o seguinte requisito:

- Numa fase inicial ser 0, 10 € (dez cêntimos de Euro) superior ao valor do título de viagem Andante Z2;
- Progressivamente, nos termos que vierem a ser estabelecidos pela Autoridade de Transportes, deverão ser sucessivamente incrementados até ao valor do título de viagem Andante Z4;

B. APLICAÇÃO DE PENALIDADES

Tendo presente que a qualidade do serviço prestado e a garantia de um regime de oferta estável obrigam ao cumprimento das regras de operação previamente estabelecidas, são aqui definidas as penalidades a aplicar nos termos dos pontos B.1 e B.2.

Importa referir que é aplicada uma regra geral de progressividade, ou seja, considera-se em todas as situações de incumprimento uma penalização que é incrementada em função do número de incidentes do mesmo tipo que são registados no operador em causa.

J. Soares
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

B.1 INCUMPRIMENTO DA OFERTA PROGRAMADA

Relativamente ao incumprimento por qualquer operador da oferta programada, esta poderá decorrer do facto de a produção de transporte efetivamente realizada ser inferior àquela que está autorizada ou ser superior a esse valor. Tratam-se, porém, de duas situações que deverão ser consideradas de forma diferente, quer porque no primeiro tipo de incumprimentos o motivo subjacente poderá estar associado a fatores não totalmente controlados pela empresa (e. g. congestionamento rodoviário, falta de algum funcionário, avarias dos veículos), o que não acontece em situações eventuais de oferta excessiva, quer porque a ocorrência de situações em que a oferta efetiva se encontra abaixo da oferta programada será certamente muito superior à situação inversa. Atento o exposto no parágrafo anterior, embora as penalidades estabelecidas sejam iguais em ambas as situações (oferta abaixo ou acima da programada) estabeleceu-se, para o primeiro caso, uma margem de tolerância.

Relativamente ao período de observação, fica definido que o mesmo será mensal. Será porém desejável que no futuro possam vir a utilizar-se intervalos de tempo de dimensão inferior (quinzenal, semanal), ou segregando tipologias de dias da semana (dias úteis, sábados, domingos), mas ressalva-se que qualquer alteração relativamente ao período de observação terá que respeitar o disposto no artigo 8º das Bases Gerais.

Também quanto à análise dos dados relativos ao cumprimento (ou incumprimento) das regras de operação relativamente à oferta, a mesma será feita para cada linha, não relevando portanto os valores agregados ao operador de transporte em causa. Mais concretamente, a análise que será feita para cada operador irá comparar, para determinado mês, a produção efetiva em cada linha e a produção autorizada para essa mesma linha.

Salienta-se que o universo da informação que será analisada corresponde à totalidade das linhas em serviço no SIA.

Por último refere-se que na avaliação das situações de incumprimento serão excluídos os valores de sinal contrário, ou seja,

- na avaliação de um incumprimento por excesso de oferta não serão consideradas as situações em que tenha ocorrido oferta abaixo da programada em determinados períodos e, inversamente,
- na avaliação de um incumprimento por oferta insuficiente, não serão consideradas as situações em que tenha ocorrido uma oferta superior à programada em determinados períodos.

B.1.1 PENALIDADES ASSOCIADAS À VERIFICAÇÃO DE PRODUÇÃO INSUFICIENTE

1. Serão penalizadas todas as situações em que se verifique numa determinada linha que a produção de transporte registada nessa linha é igual ou inferior a 80% da oferta autorizada.

2. As penalidades estabelecidas são as seguintes:
- a) A primeira vez que se registre um incumprimento nessa linha será enviada pela AMP uma advertência ao operador;
 - b) Na segunda ocorrência que se registar nessa linha será aplicada uma penalidade de 250 €;
 - c) Na terceira ocorrência que se registar nessa linha será aplicada uma penalidade de 500 €;
 - d) Na quarta ocorrência que se registar nessa linha será comunicado ao operador que a linha em causa será excluída do SIA, indicando um prazo entre 60 e 120 dias para concretizar essa exclusão.
3. Os operadores poderão contestar ou justificar, por escrito, qualquer situação de incumprimento junto da AMP, antes ou depois de serem notificados sobre a aplicação de penalidades, competindo a esta entidade avaliar e decidir sobre a aceitação ou não da contestação ou justificação recebida. Caso esta seja aceite, o incumprimento observado será considerado dado como sem efeito.
4. Se num prazo de 180 dias após o registo de uma situação de incumprimento não ocorrer nenhum outro nessa mesma linha, para efeitos de determinação das penalidades, deixarão de ser considerados todos os incumprimentos observados anteriormente nessa linha.

B.1.2 PENALIDADES ASSOCIADAS À VERIFICAÇÃO DE PRODUÇÃO EXCESSIVA

1. Serão penalizadas todas as situações em que se verifique numa determinada linha que a produção de transporte registada é superior à oferta autorizada.
2. As penalidades estabelecidas são as seguintes:
- a) A primeira vez que se registre um incumprimento nessa linha será enviada pela AMP uma advertência ao operador;
 - b) Na segunda ocorrência que se registar nessa linha será aplicada uma penalidade de 250 €;
 - c) Na terceira ocorrência que se registar nessa linha será aplicada uma penalidade de 500 €;
 - d) Na quarta ocorrência que se registar nessa linha será comunicado ao operador que a linha em causa será excluída do SIA, indicando um prazo entre 60 e 120 dias para concretizar essa exclusão.
3. Os operadores poderão contestar ou justificar, por escrito, qualquer situação de incumprimento junto da AMP, antes ou depois de serem notificados sobre a aplicação de penalidades, competindo a esta entidade avaliar e decidir sobre a aceitação ou não da contestação ou justificação recebida. Caso esta seja aceite, o incumprimento observado será dado como sem efeito.

Handwritten notes and signatures:
D. Pinheiro
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]

4. Se num prazo de 180 dias após o registo de uma situação de incumprimento não ocorrer nenhum outro nessa mesma linha, para efeitos de determinação das penalidades, deixarão de ser considerados todos os incumprimentos observados anteriormente nessa linha.

B.2 INCUMPRIMENTO DAS REGRAS RELATIVAS AO TARIFÁRIO DE BORDO

1. Para efeitos da aplicação de penalidades por incumprimento das regras relativas ao tarifário de bordo serão consideradas todas as ocorrências que resultem de uma das situações seguintes:
 - a) Por observação direta dos funcionários da AMP em serviço ou por representantes credenciados por esta entidade que registem o não cumprimento das regras e o comuniquem formalmente a esta;
 - b) Por exposição ou reclamação formalmente apresentada por qualquer outra personalidade ou entidade à AMP, desde que acompanhada de meios de prova que demonstrem o incumprimento invocado.
2. As penalidades estabelecidas são as seguintes:
 - a) A primeira vez que se registre um incumprimento nessa linha será enviada pela AMP uma advertência ao operador;
 - b) Na segunda ocorrência que se registar nessa linha será aplicada uma penalidade de 250 €;
 - c) Na terceira ocorrência que se registar nessa linha será aplicada uma penalidade de 500 €;
 - d) Na quarta ocorrência que se registar nessa linha será comunicado ao operador que a linha em causa será excluída do SIA, indicando um prazo entre 60 e 120 dias para concretizar essa exclusão.
3. Os operadores poderão contestar ou justificar, por escrito, qualquer situação de incumprimento junto da AMP, antes ou depois de serem notificados sobre a aplicação de penalidades, competindo a esta entidade avaliar e decidir sobre a aceitação ou não da contestação ou justificação recebida. Caso esta seja aceite, o incumprimento observado será dado sem feito.
4. Se num prazo de 180 dias após o registo de uma situação de incumprimento não ocorrer nenhum outro nessa mesma linha, para efeitos de determinação das penalidades, deixarão de ser considerados todos os incumprimentos observados anteriormente nessa linha.

BASES GERAIS DE INTEGRAÇÃO NO SISTEMA INTERMODAL ANDANTE

Anexo 10 – Minuta do Contrato de Adesão

Entre,

Área Metropolitana do Porto, pessoa coletiva n.º XXXX, com sede na XXXX, aqui representada por xxx, adiante designada por AMP ou Primeira Outorgante,

Empresa de Transportes XXXX, pessoa coletiva n.º XXXXX, com sede na XXXXX, aqui representada por XXXX, adiante designado como XXX ou Segundo Outorgante,

É celebrado o presente Contrato, que se rege nos termos e condições das cláusulas seguintes:

Cláusula Primeira

Objeto

Constitui objeto do presente Contrato as condições de adesão ao Sistema Intermodal Andante (SIA) do serviço público de transporte de passageiros explorado pelo Segundo Outorgante.

Cláusula Segunda

Linhas a Integrar

As linhas a integrar no SIA, previamente aprovadas pela AMP, estão identificadas no Anexo A ao presente documento e que dele faz parte integrante.

Cláusula Terceira

Condições Gerais

O Segundo Outorgante compromete-se a respeitar as “Bases Gerais de Integração no Sistema Intermodal Andante” que constam do Anexo B ao presente documento e que dele faz parte integrante, adiante designado como Bases Gerais.

Cláusula Quarta

Sistema tarifário

1. O Segundo Outorgante obriga-se a dar cumprimento ao disposto no Anexo II que integra as Bases Gerais junto ao presente contrato como Anexo B, onde se descrevem os títulos de transporte, os respetivos preços e o zonamento a utilizar no SIA, bem como os mecanismos para a sua atualização.
2. O Segundo Outorgante obriga-se a aceitar nas suas linhas o tarifário utilizado no SIA.

J. Pereira
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]



3. É obrigação do Segundo Outorgante utilizar nas linhas integradas nos SIA todos os tarifários sociais, sejam estes os atuais ou aqueles que venham a ser futuramente aprovados ou determinados pelo Estado.

Cláusula Quinta

Sistema de Bilhética

O equipamento de bilhética a utilizar nas viaturas do Segundo Outorgante terá de ser previamente credenciado pelo TIP - Transportes Intermodais do Porto, ACE, conforme disposto no artigo 4.º das Bases Gerais que constam do Anexo B ao presente contrato.

Cláusula Sexta

Repartição da Receita e Comissões

1. As regras de repartição da receita estão definidas no artigo 5.º das Bases Gerais que constam do Anexo B ao presente contrato.
2. A periodicidade do processamento da repartição de receita e o pagamento da parcela correspondente ao Segundo Outorgante, será efetuada nos termos estabelecidos no Artigo 5º das Bases Gerais constantes do Anexo B.
3. O Segundo Outorgante suportará as comissões devidas com a gestão do sistema de bilhética e da rede de vendas conforme consta no artigo 6º das Bases Gerais anteriormente referidas e constantes do Anexo B.

Cláusula Sétima

Regras de Operação e Penalidades

1. O Segundo Outorgante obriga-se a respeitar as regras de operação que são definidas no Artigo 8º das Bases Gerais, constantes do Anexo B.
2. No caso de incumprimento por parte do Segundo Outorgante das condições expressas nas Bases Gerais, nomeadamente as que respeitam às condições de operação e tarifário utilizado, o Segundo Outorgante fica sujeito às penalidades ali referidas.

Cláusula oitava

Duração do Contrato

1. O presente Contrato é válido até qualquer um dos outorgantes solicite a sua rescisão.
2. A antecedência mínima para solicitar a rescisão do contrato é de 180 dias, com exceção das situações referidas na cláusula seguinte.

Cláusula Nona

Incumprimento Contratual

1. O incumprimento do presente protocolo por qualquer um dos Outorgantes confere ao Outorgante não faltoso o direito de o rescindir, nos termos gerais do direito.
2. A rescisão do Contrato referida no número anterior deve ser comunicada à Outorgante faltosa, através de carta registada com aviso de receção, com uma antecedência mínima de 120 dias.

Cláusula Décima

(Cessão da posição Contratual)

As partes não podem ceder, no todo ou em parte, a sua posição contratual ou quaisquer direitos e obrigações decorrentes do presente Contrato, com exceção das situações decorrentes de imposições da legislação aplicável.

Cláusula Décima Primeira

(Modificações)

1. Qualquer modificação ou aditamento ao presente Contrato será sempre reduzida a escrito e assinado pelas partes e a ele ficará anexo como parte integrante, sendo totalmente ineficazes quaisquer modificações que resultem de negociações entre a Primeira e a Segunda Outorgante que não revistam aquela forma.
2. As alterações que digam respeito à inclusão e/ou exclusão de linhas deverão ser feitas nos termos dos artigos 7º e 9º das Bases Gerais.

Cláusula Décima Segunda

(Comunicações)

- 1 - Todas as comunicações dirigidas à AMP, devem ser endereçadas para:
XXXXX
- 2 - Todas as comunicações dirigidas à XXXX devem ser endereçadas para:
XXX

Cláusula Décima Terceira

(Foro competente)

Para resolução de todas as questões emergentes do presente Contrato, as partes acordam no foro da comarca do Porto, com expressa renúncia a qualquer outro.

J. P. Silva
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]



Cláusula Décima Quarta

(Entrada em vigor)

O Contrato entra em vigor na data da sua assinatura

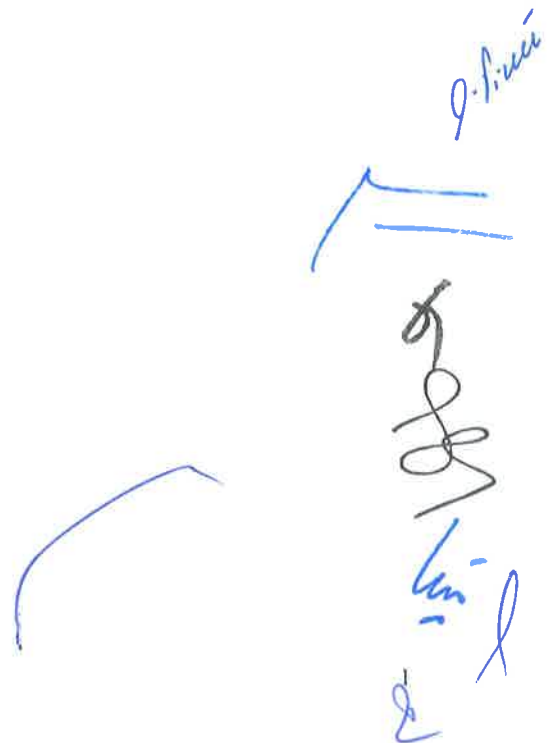
MINUTA

CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS EXPLORADO PELA STCP

ANEXO 2

PLANOS DE REDE E OFERTA

J. Pinheiro



Handwritten signature and initials in blue ink, including a large stylized 'J' and the word 'Pinheiro'.

Página deixada intencionalmente em branco

ÍNDICE

CAPÍTULO I – PRINCÍPIOS A OBSERVAR	4
CAPÍTULO II – NÍVEIS MÍNIMOS DE SERVIÇO	4
CAPÍTULO III – ELEMENTOS A CONSTAR DO PLANO DE REDE E OFERTA	4
CAPÍTULO IV – PLANO DE OPERAÇÃO.....	5
CAPÍTULO V – PARAGENS	6
CAPÍTULO VI – TRANSPORTE DE VELOCÍPEDES.....	7

CAPÍTULO I – PRINCÍPIOS A OBSERVAR

- 1) O Plano de Rede e Oferta deverá dar cumprimento à rede preconizada no Anexo 1, em conformidade com o cenário aplicável a cada momento e com o descritivo das peças técnicas: mapas de percurso por linha, frequências por períodos horários, e quantidades de viagens planeadas por tipo de dia e tipo de horário.
- 2) Os Planos de Rede e Oferta deverão considerar as propostas de alteração de linhas a colocar à decisão dos acionistas, mantendo como constante toda a informação das linhas do Plano de Oferta e Rede anterior que não verifiquem alterações.
- 3) O Plano de Rede e Oferta deverá dimensionar a proposta de oferta da STCP por forma a garantir o transporte de todos os passageiros (tendo como suporte as médias de procura de anos anteriores, caso existam), tendo em conta a sazonalidade diária e horária da procura, destacando frequências nomeadamente dos períodos de ponta da manhã e ponta da tarde por tipo de horário.
- 4) Nos casos em que a localização das paragens a utilizar, seja alterada de forma definitiva por qualquer motivo, a Concessionária obriga-se a assegurar as adaptações ao Plano de Rede e Oferta que se revelem adequadas, não constituindo esse facto uma Obrigação de Serviço Público Adicional ou um evento gerador de direito a reequilíbrio financeiro da Concessão.

CAPÍTULO II – NÍVEIS MÍNIMOS DE SERVIÇO

- 1) O Plano de Rede e Oferta deverá respeitar os níveis mínimos de serviço previstos no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.

CAPÍTULO III – ELEMENTOS A CONSTAR DO PLANO DE REDE E OFERTA

- 1) A proposta de Plano de Rede e Oferta anual apresentará as propostas de revisões ao plano que se encontrar em vigor a cada momento, mantendo-se todo o restante como constante. Apesar de serem apenas apresentados detalhes das propostas em revisão, deverá sempre ser construído um plano global que indique em termos finais a quantidade de km de serviço a realizar anualmente bem como a totalidade de viagens previstas, com informação por linha.
- 2) Esta proposta será acompanhada de exemplar em suporte informático editável (em formatos semelhantes aos documentos constantes do Anexo 1 e respetivos apêndices ou em formato a acordar com Gestor de Contrato) contendo todas as alterações a propor.
- 3) O Plano de Rede e Oferta inicial de contrato deverá conter:
 - a) o calendário anual de oferta,

- b) informação de percurso para cada linha,
 - c) informação das paragens para cada linha,
 - d) Informação do zonamento por paragem para cada linha,
 - e) informação por linha das frequências por período horário,
 - f) informação do horário máximo de início da primeira viagem por linha,
 - g) informação dos horários mínimos de início da ultima viagem por linha,
 - h) quantidade prevista de viagens por dia por sentido, incluindo variantes, por linha
 - i) quantidade prevista de veículos.km serviço anuais, por linha.
- 4) O Plano de Rede e Oferta anual deverá detalhar:
- a) o calendário anual de oferta,
 - b) informação por linha que verifica proposta de alteração/revisão:
 - (i) fundamentação do motivo da proposta de alteração
 - (ii) percurso atual e percurso proposto
 - (iii) paragens atuais e propostas
 - (iv) frequências por período horário atuais e propostas,
 - (v) informação da primeira e ultima viagem de cada linha atuais e propostas,
 - (vi) quantidade de viagens por dia por sentido, incluindo variantes, atuais e propostas
 - (vii) diferencial do número previsto de veículos.km comerciais anuais, atual versus proposta, para ano completo
 - (viii) calendarização da alteração proposta.
- 5) Adicionalmente, o novo Plano de Rede e Oferta é acompanhado de:
- a) um mapa resumo com a informação dos km por linha e os km totais previstos para o período em causa.
 - b) Um mapa resumo com a informação de quantidade de viagens por linha

CAPÍTULO IV – PLANO DE OPERAÇÃO

- 1) Posteriormente à aprovação do Plano de Rede e Oferta, e antes da implementação efetiva das alterações autorizadas ao longo do ano, a Concessionária deverá elaborar o Plano de Operação que se consubstancia nos horários de cada linha, tendo em conta as velocidades comerciais possíveis de praticar em cada percurso, atendendo, designadamente ao nível de tráfego e de congestionamento rodoviário que se verificam habitualmente a cada período do dia.
- 2) O horário de funcionamento das diversas linhas deve estar ajustado às frequências definidas no Plano de Rede e Oferta garantindo um período de operação tão alargado quanto possível, respeitando por linha para a primeira e ultima viagem os limites máximos e mínimos definidos no Plano de Rede e Oferta. Poderão verificar-se ajustamentos pontuais, face a alterações de horários escolares e alterações de outros polos de procura.

- 3) Na elaboração dos Planos de Operação por linha, aceitam-se ajustamentos pontuais ao preconizado no Plano de Rede e Oferta, desde que apresentada e aceite a devida justificação ao gestor de contrato.

CAPÍTULO V – PARAGENS

- 1) Respeitados os procedimentos administrativos de autorização para o efeito, as paragens e percursos poderão ser ajustados e adaptados às necessidades dos passageiros, tanto efetivos como potenciais, à alteração e/ou surgimentos de novos polos de procura e também respeitar orientações e sugestões emanadas pelas autoridades competentes, seja de trânsito ou de outro tipo na perspetiva de melhoria do serviço. Qualquer alteração da localização específica de cada paragem deverá ser articulada entre a Concessionária e o Concedente, cabendo a este a sua determinação com o Município respetivo, quando aplicável, tendo em conta, designadamente, as restrições de ocupação do espaço público.
- 2) A concessionária poderá propor a dotação ou alteração de mobiliário urbano na perspetiva de melhorar o serviço, devendo para o efeito fundamentar a sua necessidade.
- 3) Deverá ficar excecionado deste capítulo a colocação de paragens em caso de desvios imprevistos, em que a concessionária terá autonomia para todo o processo, no sentido de minimizar inconvenientes para os clientes e a celeridade que estas situações exigem.
- 4) Os abrigos serão sempre da responsabilidade da Entidade Concedente, devendo a STCP apenas garantir a atualização da informação que lhe respeita, devendo ser para tal disponibilizado neste meio de suporte espaço adequado para a Placa de identificação de paragem e espaço para informação estática necessária para os clientes (no mínimo horários por linha e informação de desvios). Os suportes digitais a implementar, ou outros quaisquer suportes para informação em tempo real, podem manter-se na responsabilidade da STCP desde que se destinem exclusivamente a informação sobre o seu serviço, garantindo a STCP a transmissão da informação de tempo real para quaisquer outros suportes que venham a ser implementados que envolvam vários operadores e cuja responsabilidade pela implementação será da Entidade Concedente.
- 5) A colocação e retirada de posteletes de paragem nas situações em que estes sejam apenas utilizadas pela STCP ficarão da responsabilidade da concessionária. No caso de posteletes de paragem comuns com outros Operadores, a STCP apenas será responsável pela atualização da informação ao público, devendo Placas e suportes para informação serem da responsabilidade da Entidade Concedente.
- 6) Nas Estações de BRT, a STCP apenas será responsável pela atualização da informação ao público, nos espaços definidos para o efeito.

CAPÍTULO VI – TRANSPORTE DE VELOCÍPEDES

- 1) Para o serviço em autocarro, é proibido o transporte de bicicletas ou trotinetas abertas. Podem viajar bicicletas de dimensões reduzidas (no máximo 55x 40x 20 cm) e trotinetas fechadas, desde que devidamente acondicionadas, transportadas como bagagem de mão, não apresentem perigo e não ocupem lugar. Não podem ser pousadas no corredor ou plataforma.

J. L. L. L.





**CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
EXPLORADO PELA STCP**

**ANEXO 3
(SISTEMA DE BILHÉTICA,
SAE, WEBSITE)**

J. P. M. M.


Página deixada intencionalmente em branco

ÍNDICE

CAPÍTULO I – SISTEMA DE BILHÉTICA	4
CAPÍTULO II – SISTEMAS DE APOIO À EXPLORAÇÃO (SAE) – INFORMAÇÃO ESTÁTICA	5
CAPÍTULO III – SISTEMAS DE APOIO À EXPLORAÇÃO (SAE) – INFORMAÇÃO EM TEMPO REAL.....	6
CAPÍTULO IV – WEBSITE	7

Q. Pires

of

lin

3

8

CAPÍTULO I – SISTEMA DE BILHÉTICA

- 1) O concessionário deverá garantir a manutenção e atualização dos sistemas de bilhética que tem já instalados e adaptados ao sistema de tarifário intermodal Andante, bem como ao sistema de tarifário monomodal autorizado.
- 2) Qualquer alteração ao sistema de bilhética deverá garantir sempre a adequação com os tarifários informados no ponto 1, podendo vir a ser considerados outros adicionais a que o Concessionário se poderá vir a ter de adaptar ao nível também da bilhética, como, por exemplo, seja um tarifário a praticar a nível nacional.
- 3) O sistema de bilhética deverá preferencialmente garantir a afetação da totalidade da procura por linha, paragem e períodos horários.
- 4) O sistema de bilhética deverá ser "amigável" para o cliente, garantindo adicionalmente o cumprimento de toda a legislação definida.
- 5) O sistema de bilhética deverá evoluir cada vez mais no sentido da desmaterialização dos pagamentos, no caso dos títulos monomodais e acompanhando a evolução também neste âmbito do definido para o tarifário intermodal.
- 6) Deste modo considera-se que o sistema de bilhética deve manter e continuar a garantir:
- 7) Cumprir as funções gerais de bilhética e venda dos títulos de bordo, a saber: validação de títulos e venda e emissão de títulos de bordo;
 - a) Manutenção e atualização do Sistema Central de gestão de bilhética que compile toda a informação reportada pelos módulos embarcados em cada veículo;
 - b) Ser aberto à introdução de melhorias e inovações técnicas indicadas pela entidade gestora do sistema intermodal de bilhética;
 - c) Permitir o tratamento de dados e a emissão de relatórios estatísticos em formatos editáveis.
 - d) Disponibilizar uma REST-API/Webservice para acesso a dados em tempo real (valores referentes ao período de 60s), incluindo informação do número de validações por dispositivo, localização, linha e veículo.
- e) O Sistema de Bilhética deverá realizar o backup automático de toda a informação, com uma periodicidade mínima diária.
- 8) O sistema de bilhética deve ter as seguintes características:
 - a) Ser multicanal e baseado em multi-terminais (web, tablet, smartphone, terminais bancários ou clássicos);
 - b) Ser interoperável com títulos de transporte contactless (de acordo com o padrão técnico de ISO/IEC 14443 A/B), emulação em smartphone (tecnologias tais como: NFC, BLE ou QR-Code) e papel.

CAPÍTULO II – SISTEMAS DE APOIO À EXPLORAÇÃO (SAE) – INFORMAÇÃO ESTÁTICA

- 1) O Sistema de Apoio à Exploração (SAE) deve orientar a sua operação de acordo com os seguintes princípios:
 - a. Disponibilização de Informação planeada - componente relativa a toda a preparação e planeamento da operação que deve ser mantida sempre atualizada de acordo com a especificação NeTEx (<https://netex-cen.eu/>) e GTFS (<https://gtfs.org/>)
 - b. Disponibilização de informação em tempo real e histórico - componente de acompanhamento de todos os aspetos da operação na rua, via localização dos veículos, que suportará, entre outros, sistemas de monitorização e Informação ao Público inerente à Operação e sistemas gerais de monitorização da operação (incluindo histórico) de acordo com modelos SIRI (<https://transmodel-cen.eu/siri-standard/>) e GTFS-RT (<https://gtfs.org/realtime/>).
- 2) A informação disponibilizada deve um conjunto de três blocos/ficheiros (com acesso aberto e informação atualizada a cada três dias): Localização, Validações e Vendas. Sem prejuízo das obrigações definidas pelos modelos referidos anteriormente (SIRI/NeTEx e GTFS/GTFS-RT), o SAE deve disponibilizar a seguinte informação:

Bloco 1: A componente de Localização deve conter, para cada circulação, um registo a cada trinta segundos com os seguintes dados:

- i. Código do veículo,
- ii. Código da linha,
- iii. Sentido da circulação (Ida ou Volta),
- iv. Data e hora da saída prevista da circulação
- v. Código da primeira paragem prevista para a circulação
- vi. Código da última paragem prevista para a circulação
- vii. Data e hora da leitura no veículo
- viii. Coordenadas (Latitude; Longitude) da localização do veículo, registadas em formato de EPSG:4326
- ix. Hora de chegada e partida de cada paragem

Bloco 2: A Componente de Validações deve conter um registo por cada validação em cada circulação com os seguintes dados:

- i. Código do veículo
- ii. Código da linha
- iii. Sentido da circulação (Ida ou Volta)

- iv. Data e hora da saída prevista da circulação
- v. Código da primeira paragem prevista para a circulação
- vi. Código da última paragem prevista para a circulação
- vii. Data e hora da leitura da validação no veículo (diferente da data e hora gerada pelo servidor)
- viii. Código do título de transporte validado ou código da venda a bordo
- ix. Código da paragem ou zona onde foi considerada a validação

Bloco 3: A componente de Vendas deve conter um registo por cada título vendido em posto de venda ou a bordo com os seguintes dados:

- i. Código do título de transporte ou código da venda a bordo
 - ii. Tipo de título de transporte
 - iii. Tipo de venda (cartão físico, carregamento de cartão, venda a bordo)
 - iv. Preço de venda;
 - v. Data e hora da venda
 - vi. Local de venda (designação) ou código do veículo (caso de venda a bordo).
- 3) Sem prejuízo da informação a constar nos blocos (ficheiros) atrás elencados e com os requisitos técnicos de modelos de dados também definidos, a Concedente deverá determinar a disponibilização de informação em tempo real e complementar que se afigure necessária para informação ao público.
 - 4) A disponibilização de informação em tempo real deve também permitir a implementação e manutenção em plataformas digitais de comunicação com o público, incluindo o Explore Porto e Google Maps, para isso, e como referido, a informação a disponibilizar deverá ser formatada de acordo com a referência GTFS e GTFS-RT.
 - 5) Deve ser garantido que pelo menos 95% das viagens efetuadas tenham transmissão de dados em tempo real, com uma cadência mínima de atualização de 15 segundos.
 - 6) O sistema deve disponibilizar um histórico de toda a informação atrás referida de pelo menos 6 meses.

CAPÍTULO III – SISTEMAS DE APOIO À EXPLORAÇÃO (SAE) – INFORMAÇÃO EM TEMPO REAL

- 1) Sem prejuízo da informação a constar dos ficheiros atrás elencados, a Concedente poderá determinar a disponibilização de informação em tempo real e complementar que se afigure necessária para informação ao público. Em particular, a Concessionária deverá disponibilizar um serviço REST-API/Webservice para acesso a dados em tempo real que permita alimentar um Sistema de Apoio à Informação, a definir pela Concedente, para a informação dos utentes dos horários de chegada de todas

as linhas objeto da concessão nas paragens dotadas com painel para o efeito.

- 2) A disponibilização de informação em tempo real deve também ser alvo de implementação e manutenção em plataformas digitais de comunicação com o público, incluindo o Google Maps.
- 3) Deve ser garantido que pelo menos 95% das viagens efetuadas tenham transmissão de dados em tempo real, com uma cadência mínima de atualização de 15 segundos.
- 4) Todas as informações produzidas através destes sistemas devem ser estruturadas de forma informaticamente legível e compatíveis com os sistemas da Concedente, devendo utilizar para o efeito, além do serviço acima mencionado, os modelos SIRI/NeTEx e o modelo de GTFS.
- 5) No caso do modelo GTFS, para emissão de dados em tempo real devem ser utilizados os formatos standard da Google, nomeadamente *Service Alerts*, *Trip Updates* e *Vehicle Positions*, conforme descrito em <https://gtfs.org/>.

CAPÍTULO IV – WEBSITE

- 1) A concessão já dispõe de um website. Cabe ao concessionário garantir a sua manutenção, assegurando a disponibilização da informação já veiculada. É permitida a sua alteração, desde que garanta que as seguintes informações se mantêm disponíveis, assim como a garantia de articulação com outros sites e serviços digitais que estejam disponíveis:
 - a. Horários por linha, incluindo, no mínimo, as paragens intermédias mais relevantes do percurso;
 - b. Total articulação com a ferramenta Explore Porto, nomeadamente no que refere às seguintes funcionalidades:
 - i. motor de pesquisa e planeamento de viagens em tempo real e de itinerário para viagem em transporte público;
 - ii. mapas por linha com percurso, paragens e respetivo zonamento;
 - iii. alertas sobre alterações relativas à oferta de serviços ou ao tarifário;
 - c. Tarifário aceite, especificando títulos, tarifas e regras de utilização;
 - d. Pontos de venda disponíveis para a venda de títulos, podendo ser caso o entendam direcionado para o website da entidade gestora do tarifário e bilhética Andante;
 - e. Outras informações que se afigurem necessárias ao utente sobre o serviço público de transporte de passageiros.
- 2) O website deve evoluir de modo a garantir, no decorrer no contrato, que é *Responsive e Mobile friendly*: o design gráfico e desenvolvimento devem responder e respeitar o comportamento e ambiente do utilizador, como por exemplo o tamanho do ecrã, plataforma e orientação. O website deve evoluir para um layout de forma a funcionar e disponibilizar todo o conteúdo corretamente em todas as plataformas, incluindo: desktop, computador portátil, tablet ou smartphone. Tendo em atenção a seguinte lista, não exaustiva de pontos:
 - a) Os menus de navegação devem ser de fácil utilização e bem visível em todo os tipos de dispositivos

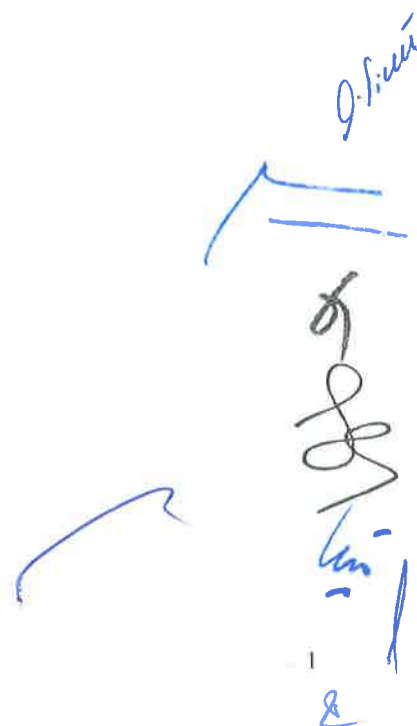
e plataformas;

- b) Os botões, itens de navegação do menu, etc., devem ser de tamanho confortável para utilização em todas as plataformas, incluindo *mobile*;
 - c) O texto deve ter tipo de letra e tamanho confortável e adequado a uma leitura simplificada, e os elementos de texto devem ser coerentes ao longo de todo o portal;
 - d) O contraste entre o texto e os elementos de fundo deve ser suficientemente nítido e com contraste suficiente para permitir uma leitura confortável;
 - e) O esquema de cores adotado deve privilegiar a fácil utilização do portal;
 - f) Tabelas ou outras formas alternativas de apresentação de dados organizados em linhas e colunas, ou matrizes, devem ser utilizados sempre que isso ajude a facilitar a compreensão dos dados pelo utilizador e à transmissão de informação.
- 9) Acessibilidade: o portal deve estar em conformidade com normas de acessibilidade para conteúdo web, respeitando as prioridades 1 e 2 (nível A) das Web Content Accessibility Guidelines (WCAG2.0) do World Wide Web Consortium, conforme recomendação constante do Regulamento Nacional de Interoperabilidade Digital (RNID), publicado na Resolução do Conselho de Ministros n.º 2/2018 (<https://dre.pt/application/conteudo/114457664>).
- 10) Segurança: devem ser utilizados protocolos seguros de comunicação com o portal (e.g. HTTPS), e respeitadas as boas práticas e recomendações para o desenvolvimento de aplicações seguras.
- 11) O Website deverá realizar o backup automático de toda a informação, com uma periodicidade mínima diária.

**CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
EXPLORADO PELA STCP**

**ANEXO 4
(MATERIAL CIRCULANTE)**

9.1.2011



Handwritten signature and date in blue ink. The date "9.1.2011" is written at the top right. Below it is a stylized signature. At the bottom right, there is a small "1" and a signature.

Página deixada intencionalmente em branco

ÍNDICE

CAPÍTULO I – CARACTERÍSTICAS DA FROTA

4

CAPÍTULO II – SUBSTITUIÇÃO DE VEÍCULOS DA FROTA

6

CAPÍTULO III – IDADE DA FROTA

6

J. Pires

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

CAPÍTULO I – CARACTERÍSTICAS DA FROTA

- 1) Os veículos a disponibilizar para a exploração de cada um dos Serviços Públicos indicados no n.º 1 da Cláusula 4.^a, que serão afetos ao Estabelecimento, terão as seguintes características:
 - a. Para a exploração de transporte regular de passageiros em modo rodoviário de Âmbito Municipal por meio de Sistema BRT sito no percurso Avenida da Boavista/Praça do Império/Praça Cidade do Salvador, na cidade do Porto, os veículos terão a configuração base da tipologia Articulado, com cerca de 18 metros, de propulsão híbrida, com motorização elétrica e alimentação a hidrogénio gasoso.
 - i. Os veículos estarão adaptados à utilização por pessoas com mobilidade reduzida, com acessibilidade através de aproximação ao cais de embarque, com acesso pelas portas do lado esquerdo do veículo;
 - ii. Os veículos deverão ter portas de passageiros de folha dupla, com disposição uniforme e instaladas em ambas as laterais do veículo, no mínimo 3 na lateral esquerda e 3 na lateral direita.
 - iii. Os veículos estarão equipados com sistema de Controlo Semafórico que assegurará a prioridade ao veículo no canal BRT;
 - b. Para a exploração de transporte regular de passageiros em modo rodoviário de Âmbito Municipal na área geográfica do Município do Porto e de Âmbito Intermunicipal na área geográfica dos Municípios por meio de autocarro, os veículos terão a configuração base de tipologia Standard com cerca de 12 metros, Articulados com cerca de 18 metros, Dois Pisos com cerca de 15 metro e Mini/Midi com cerca de 8 metros.
 - i. Os veículos terão motorização elétrica ou de combustão de gasóleo, gás natural veicular ou biometano;
 - ii. Os veículos de motorização por combustão deverão assegurar o cumprimento da Norma EURO VI em pelo menos 85% da frota utilizada. A partir de 2030, todos os veículos deverão ser “Zero Emissões” ou cumprirem os requisitos da norma EURO VI.
 - iii. A frota da STCP é constituída pelos veículos constantes do quadro abaixo, sendo dividida nos veículos necessários para a exploração de transporte regular de passageiros em modo rodoviário e nos veículos afetos à reserva técnica destinada, quer para a realização diária das atividades de manutenção, conforme estabelecido na Cláusula 30^a Manutenção, quer para reforço da oferta do Serviço Público para satisfazer o aumento ocasional de procura, através da disponibilização de Material Circulante com maior capacidade de passageiros, e/ou de maior número de veículos.

Tipologia	Combustível	Descrição	Quant.	Ano	Lotação		
					Pé	Sentado	Total
Articulado	Diesel	AUTOCARRO VOLVO B9LA ARTICULADO	20	2010	96	48	144
Dois Pisos	Diesel	AUTOCARRO MAN LION'S CITY DD 2 Pisos	15	2011	35	91	126
Standard	Diesel	AUTOCARRO MERCEDES O 530 N 6ª SÉRIE	2	2004	38	37	75
	Diesel Total		37				
Midi	Elétrico	AUTOCARROS MIDI EV	8	2024	17	13	30
Standard	Elétrico	AUTOCARRO CAETANO E.CITY GOLD 1ª série	15	2018	41	31	72
Standard	Elétrico	AUTOCARRO ZHONGTONG E-BUS 1ª Série	5	2021	63	28	91
Standard	Elétrico	AUTOCARRO ZHONGTONG E-BUS 2ª Série	48	2023	59	28	87
Standard	Elétrico	AUTOCARRO CAETANO E.CITY GOLD 2ª série	20	2024	55	32	87
	Elétrico Total		96				
Articulado	GNC	AUTOCARRO MAN LCG CNG ARTICULAD	29	2007	91	49	140
Standard	GNC	AUTOCARRO MAN A69 CNG LOW ENTRY 6ª Série LR	19	2021	44	32	76
Standard	GNC	AUTOCARRO MAN A22 LOW FLOOR 7ª Série	62	2021	44	32	76
Standard	GNC	AUTOCARRO MAN NL 310 CNG 4ª Série	30	2006/7	49	35	84
Standard	GNC	AUTOCARRO MAN A69 CNG LOW ENTRY 5ª Série	173	2018/19/20	44	32	76
	GNC Total		313				
	Grand Total		446				

2) Os veículos a utilizar, independentemente da capacidade e tipo de combustível, devem cumprir com os seguintes requisitos:

- Veículos homologados para o transporte de pessoas com mais de oito lugares sentados, para além do lugar do condutor, e com massa máxima superior a cinco toneladas (Categoria europeia M3) e com zonas para passageiros de pé, que permitem a movimentação frequente destes (Classe I);
- Cumprindo com os requisitos para o acesso facilitado para Pessoas com Mobilidade Reduzida, com piso rebaixado e acessível por rampa;
- Lugar(es) reservado(s) a pessoas que se desloquem em cadeira de rodas e um mínimo de quatro lugares sentados para PMR (pessoas com deficiência, idosos, grávidas e pessoas com crianças de colo);
- Estarem equipados com equipamentos embarcados de um Sistema de Apoio à Exploração e de um Sistema de Bilhética, em conformidade com o estipulado nas Cláusulas 26ª e 27ª;
- Estarem equipados com Sistemas Digitais de Informação ao Público, exteriores, com indicadores do número e destino da linha em serviço ou outras mensagens pertinentes e, interiores, que permitam a identificação da linha e visualização da próxima paragem;
- Estarem equipados com Sistema de vídeo vigilância, para a recolha de imagens do interior das

viaturas, com possibilidade de gravação em modo contínuo e a cores;

- g. Estarem equipados com um sistema de ar condicionado compacto de teto, com as saídas uniformemente distribuídas ao longo do interior da viatura, com potência suficiente para garantir uma estabilização da temperatura interior com a elevada frequência de abertura das portas;
- h. Estarem equipados com sistema de Wi-Fi.

CAPÍTULO II – SUBSTITUIÇÃO DE VEÍCULOS DA FROTA

- 1) A substituição de cada veículo afeto à exploração do Serviço Público que deixe de cumprir os requisitos de idade e operacionalidade, por outro veículo que deve igualmente cumprir o disposto neste Anexo, será disponibilizado pela STCP, de acordo com o Plano de Investimentos na Frota de Autocarros aprovado pelos acionistas, e que passará a estar afeto ao Estabelecimento.

CAPÍTULO III – IDADE DA FROTA

- 1) Os veículos a disponibilizar para a exploração de cada um dos Serviços Públicos devem cumprir com os requisitos de idade que a seguir se referem:
 - a. Idade Média

A idade média global ponderada das viaturas da frota afeta ao serviço público não poderá ser superior a 12 anos.
 - b. Idade Máxima

A idade máxima das viaturas da frota afeta ao serviço público não poderá ser superior a 22 anos.

**CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
EXPLORADO PELA STCP**

**ANEXO 5
(TERMINAIS, ABRIGOS E POSTALETES)**

J. P. Pereira
Handwritten signature and scribbles, including a large 'X' mark and the word 'lin'.

Página deixada intencionalmente em branco

ÍNDICE

CAPÍTULO I – PARAGENS	4
CAPÍTULO II – PARAGENS/ESTAÇÕES EM MODO BRT	6
CAPÍTULO III – TERMINAIS E INTERFACES RODOVIÁRIOS	6

CAPÍTULO I – PARAGENS

- 1) As paragens a operar estão definidas nos Apêndices do Anexo 1 do Caderno de Encargos.
- 2) As paragens assumem atualmente dois tipos de mobiliário urbano: abrigo ou postalete, ambos dotados de placa de paragem. Outros similares poderão vir a ser implementados pelos municípios, devendo se possível respeitar o mencionado neste capítulo.
- 3) A localização das paragens deverá ser proposta pela concessionária e poderá ser objeto de revisão pela Concedente.
- 4) A denominação e código/identificação das paragens é da responsabilidade da Concessionária e deverá ficar visível na Placa de paragem disponível em abrigos ou postaletes de paragem. Caso a concedente entenda impor outra denominação de paragem, deverá a mesma ser comunicada à concessionária para que esta garanta a devida correspondência entre a dupla designação.
- 5) Na Placa de paragem também deverá ficar visível a numeração das linhas que servem a referida paragem, sendo a informação a colocar da responsabilidade da concessionária.
- 6) A Concedente deverá assegurar que todas as paragens equipadas com abrigo para passageiros, para além da placa de paragem, deverão estar dotadas de quadro para colocação de informação ao público relativa às linhas que operam na referida paragem, com dimensões que permitam à Concessionária disponibilizar e atualizar, em tempo adequado ou quando possível, a seguinte informação relativamente às linhas que efetuam paragem naquele local:
 - a) Mapa da rede;
 - b) Informação sobre a(s) linha(s) servidas pela paragem em questão, incluindo:
 - i. Percurso esquemático (espinha)
 - ii. Horários;
 - iii. Identificação clara da paragem em que se encontra.
 - c) Informação sobre Zonamento.
 - d) Contacto do serviço de apoio ao cliente, por via telefónica e endereço de correio eletrónico;
 - e) Endereço do Website;
- 7) A Concedente deverá assegurar que todas as paragens em postalete, que não sejam providas de abrigo para passageiros, deverão ser dotadas de suporte de informação, que pode ser disponibilizado pela Concessionária ou pela Concedente, de modo a que disponham da seguinte informação normalizada em toda a rede STCP, a qual deverá ser atualizada sempre que necessário:
 - a. Informação sobre a(s) linha(s) servidas pela paragem em questão, incluindo:
 - i. Percurso esquemático (espinha);
 - ii. Horários;
 - iii. Identificação clara da paragem em que se encontra.

- b. Informação sobre Zonamento.
 - c. Contacto do serviço de apoio ao cliente, por via telefónica e endereço de correio eletrónico, onde houver espaço disponível.
 - d. Endereço do Website.
- 8) Não havendo espaço disponível, quer em abrigos quer em suportes nos posteletes de paragem, para colocar toda a informação definida nos pontos anteriores deste Capítulo, deverá a Concessionária dar prioridades à informação de horários das linhas e mesmo quando para estes não seja o espaço suficiente, será da competência da Concessionária definir a prioridade dos horários por linhas a colocar.
- 9) Os formatos/layout de informação a colocar nas placas de paragem e nos quadros para colocação de informação ao público verificam os formatos normalizados atualmente colocados na rede operação operada pela STCP, sendo assumido que outros formatos e/ou pressupostos diferentes dos definidos serão a expensas da Concedente, incluindo os resultantes da sua manutenção e atualização.
- 10) Não se considera da responsabilidade da concessionária a aquisição de qualquer suporte para a colocação de informação estática, mas poderá ser considerada a manutenção em uso dos suportes que a STCP tem em uso anteriormente ao contrato (nomeadamente os SPIN – Suporte de Informação ao Público – em postelete), devendo para isso ser previsto pela Concedente suporte de postelete compatível.
- 11) A Concessionária deverá prever ao longo do contrato investimentos para disponibilizar nos abrigos informação em tempo real, que deverá operacionalizar, de acordo com os espaços, acesso a energia e comunicações que a Concedente considere nos seus abrigos.
- 12) A Concessionária deverá garantir a adequada atualização da informação estática dos abrigos e paragens, bem como garantir a boa apresentação e legibilidade da informação, garantindo limpeza e tratamento de vandalismo ao nível da informação disponível nestes locais.

J. Pinheiro

[Signature]

5

[Signature]

CAPÍTULO II– PARAGENS/ESTAÇÕES EM MODO BRT

- 1) A localização das paragens/estações a operar devem ser definidas em sede de projeto do BRT.
- 2) Cada Paragem/Estação deverá ter denominação e codificação, devendo as mesmas ser acordadas com a Concessionária.
- 3) As referidas paragens/estações deverão garantir espaços para colocação de informação ao público estática e equipamentos para disponibilizar informação das linhas do BRT no local em tempo real.
- 4) A Concessionária deverá garantir a adequada disponibilização e atualização da informação estática, bem como garantir a boa apresentação e legibilidade da informação, garantindo limpeza e tratamento de vandalismo ao nível da informação disponível nestes locais, caso outra opção não seja definida pela Concedente.
- 5) A informação estática a considerar para uma paragem de BRT deverá respeitar a generalidade do definido para um abrigo no modo autocarro.
- 6) A Concessionária deverá garantir a disponibilização da informação de passagem das linhas em tempo real nestas paragens, nos meios disponibilizados pela Concedente.

CAPÍTULO III – TERMINAIS E INTERFACES RODOVIÁRIOS

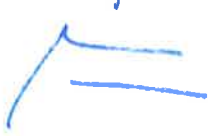
- 1) Os Terminais e Interfaces que podem ser utilizados na área de atuação da concessionária são:
 - a. Terminal do Bom Sucesso
 - b. Interface Casa da Música
 - c. Terminal Parque das Camélias
- 2) O acesso aos Terminais referidos é assegurado de acordo com o previsto no artigo 12º do DL 140/2019 e nos respetivos regulamentos.
- 3) Nos Apêndices do Anexo 1 do Caderno de Encargos estão incluídas, na listagem de paragens, as paragens localizadas nos Terminais atualmente utilizados, Bom sucesso e Casa da Música.
- 4) As paragens nos terminais estão dotadas de placa de paragem à semelhança das restantes paragens.
- 5) A denominação e código/identificação das paragens é da responsabilidade da Concessionária e deverá ficar visível na Placa de paragem, a concedente ou gestor do Terminal entendam impor outra denominação de paragem, deverá a mesma ser comunicada à concessionária para que esta garanta a devida correspondência entre a dupla designação.

- 6) Na Placa de paragem também deverá ficar visível a numeração das linhas que servem a referida paragem, sendo a informação a colocar da responsabilidade da concessionária.
- 7) A disponibilização de informação ao público relativa às linhas que operam na referida paragem, deverá ser assegurada pela concessionária, e colocada em local próprio e indicado pelo gestor do Terminal de acordo com as regras de cada Terminal.
- 8) Os formatos/layout de informação a colocar nas placas de paragem e nos quadros para colocação de informação ao público verificam os formatos normalizados atualmente colocados na rede operação operada pela STCP sempre que possível, sendo assumido que outros formatos e/ou pressupostos diferentes dos definidos serão a expensas do gestor do Terminal, incluindo os resultantes da sua manutenção e atualização.
- 9) Não se considera da responsabilidade da concessionária a aquisição de qualquer suporte para a colocação de informação estática.
- 10) A Concessionária deverá prever ao longo do contrato investimentos para disponibilizar nos Terminais informação em tempo real, que deverá operacionalizar, de acordo com os espaços, acesso a energia e comunicações.
- 11) A Concessionária deverá garantir a adequada atualização da informação estática nas paragens em Terminais, bem como garantir a boa apresentação e legibilidade da informação, garantindo limpeza e tratamento de vandalismo ao nível da informação, que seja da sua responsabilidade e esteja disponível nestes locais.

7

**CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
EXPLORADO PELA STCP**

**ANEXO 6
(REPORTE)**

J. Brui





Página deixada intencionalmente em branco

ÍNDICE

CAPÍTULO I – RELATÓRIO DE REPORTE TRIMESTRAL.....	4
CAPÍTULO II – RELATÓRIO DE REPORTE ANUAL.....	4
CAPÍTULO III – OUTRAS DISPOSIÇÕES.....	6

J. P. Vieira

J. P. Vieira

3

CAPÍTULO I – RELATÓRIO DE REPORTE TRIMESTRAL

A Concessionária obriga-se a remeter ao Concedente, até 15 dias úteis após o final de cada trimestre, um relatório trimestral de acompanhamento da Concessão, no qual conste a informação a seguir elencada relativa ao trimestre findo e ao acumulado do ano em curso:

- a. Quantidade de viagens comerciais por linha previstas no Plano de Operação
- b. Quantidade de reclamações, distinguindo por tema
- c. Indicadores resumo do serviço:
 - i) Nº de passageiros transportados
 - ii) Nº de passageiros.km transportados
 - iii) Nº de veículos.km comerciais produzidos
 - iv) Nº de lugares.km comerciais oferecidos
 - v) Receita tarifária total
 - vi) Indicador de desempenho de cumprimento de viagens (CV) para o modo autocarro e para o modo BRT
 - vii) Indicador de desempenho do cumprimento da primeira e última viagens (CPUV) para modo autocarro e para o modo BRT
 - viii) Indicador de desempenho de cumprimento da partida das viagens (CPV) para o modo autocarro e para o modo BRT
 - ix) Indicador de desempenho de sinistralidade (Embates) (SE) para modo autocarro e para o modo BRT.
 - x) Indicador de Desempenho Sinistralidade Quedas (SQ) para o modo autocarro e para o modo BRT
 - xi) Indicador de Desempenho Satisfação de Cliente (SC) para o modo autocarro e para o modo BRT
- b) Caso aplicável, relatório de apuramento do Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais, de acordo com metodologia constante do Anexo 10 (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais) ao Caderno de Encargos
- c) Relatório de apuramento de indicadores de desempenho e sanções pecuniárias por falhas de desempenho, de acordo com metodologia constante do Anexo 9 (Avaliação de Desempenho e Qualidade de Serviço).

CAPÍTULO II – RELATÓRIO DE REPORTE ANUAL

- 1) A Concessionária obriga-se a remeter à Concedente, até ao dia 30 de abril de cada ano, um relatório anual de acompanhamento da Concessão, no qual conste toda a informação necessária para efetuar a monitorização e fiscalização do presente Contrato relativamente ao ano anterior, incluindo:
 - i. Resumo de viagens comerciais previstas versus as viagens comerciais realizadas no Plano de Operação
 - ii. Resumo de viagens comerciais não realizadas

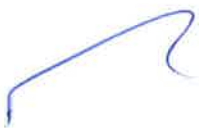
- iii. Informação de procura anual, para o modo autocarro e modo BRT, detalhada:
- por título de transporte
 - por linha
 - por tipo de dia (dia útil, sábado e domingos, incluindo feriados)
 - por período de dia (diurno, noturno e madrugada)
- iv. Informação de passageiros.km por linha, para o modo autocarro e modo BRT.
- v. Resumo de reclamações por tema, para o modo autocarro e modo BRT
- a) Resumo da Frota de autocarros a 31 de dezembro por tipologia, para o modo autocarro e modo BRT.
- b) Caso aplicável, relatório de apuramento do Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais, de acordo com metodologia constante do Anexo 10 (Efeito Financeiro Líquido das Obrigações de Serviço Público Adicionais).
- c) Relatório de apuramento de indicadores de desempenho e sanções pecuniárias por falhas de desempenho, de acordo com metodologia constante do Anexo 9 (Avaliação de Desempenho e Qualidade de Serviço).
- d) Relatório e Contas e certificação de ROC.
- e) Balancete analítico.
- f) Cópia da Informação Empresarial Simplificada (a entregar ao Concedente até 5 dias após a data limite legal de prestação desta informação).
- g) Relatório da auditoria externa anual, realizada por uma entidade independente e com reconhecida idoneidade, sem prejuízo da realização de ações adicionais.
- h) Inventário dos principais bens afetos ao contrato de SP, nos termos da Cláusula 18.ª do Contrato.
- i) Recursos Humanos:
- i. Relatório anual relativo aos Recursos Humanos afetos ao Estabelecimento da Concessão, nos termos da Cláusula 28.ª do Contrato.
 - ii. Identificação e *curriculum vitae* do responsável de operações e responsável financeiro
- j) Incidências ambientais do Serviço Público, incluindo:
- i. Consumo total de combustível, por tipo.
 - ii. Consumo médio de combustível, por tipologia de veículo
- k) Relatório relativo às transações com Partes Relacionadas, incluindo descritivo, quantidades e valores transacionados, acompanhado da certificação do Revisor Oficial de Contas.
- l) Relatório do inquérito de satisfação ao cliente.
- m) Modelo Financeiro atualizado anualmente nos termos da Cláusula 60.ª do Contrato e respetiva fundamentação.

- n) Relatório anual de indicadores económico-financeiros, designadamente, mas não exclusivamente:
- a. Receitas tarifárias anuais totais, por linha e por título de transporte
 - b. Resumo de receitas de outras atividades, com expressão para a exploração de SP, que representem mais de 5% do total de ganhos.
 - c. Gastos diretos da operação, por linha
 - d. Gastos indiretos da operação
 - e. Gastos com pessoal, totais, desagregando motoristas, outro efetivo afeto indiretamente à gestão da Operação, pessoal afeto à manutenção de veículos, e outros
 - f. Gastos com a frota afeta ao serviço público
 - g. Gastos com depreciação e amortização da frota, afeta ao serviço público
 - h. Gastos com energia da frota, por linha, totais e com a frota afeta ao serviço público
 - i. Gastos com manutenção da frota, por tipologia de viatura, com a frota afeta ao serviço público (inclui lubrificantes, pneus, peças e acessórios...)
 - j. Resultado operacional, para o modo autocarro e para o modo BRT
 - k. Resultado líquido, para o modo autocarro e para o modo BRT
 - l. Mapa de investimentos, relativo a aquisição e renovação de material circulante e, se aplicável, infraestruturas
 - m. Recebimentos de entidades públicas, repartido por remunerações pela prestação de serviço público, compensações por obrigação de serviço público, compensações tarifárias (4_18, Sub23, Social+, p. ex.) e outros subsídios à exploração
- o) Sem prejuízo dos elementos elencados nos pontos anteriores, a Concessionária obriga-se a apresentar relatório de desempenho sumário, nos termos do Regulamento n.º 430/2019, contendo todas as informações desagregadas previstas no anexo do referido Regulamento, bem como de outros consignados ou a consignar na legislação ou determinações de outras entidades, quando solicitadas.
- 2) A Concessionária obriga-se ainda a cumprir com as obrigações de reporte previstas no artigo 22.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros.

CAPÍTULO III – OUTRAS DISPOSIÇÕES

- 1) Os relatórios trimestrais e anuais deverão ser entregues ao Concedente em suporte informático editável, segundo o formato constante do Apêndice ao presente anexo (quando aplicável).
- 2) O Concedente reserva-se o direito de determinar alterações aos modelos e informações a constar do reporte trimestral e anual a prestar pela Concessionária.
- 3) A Concessionária pode propor ao Concedente, sujeito à aprovação deste, alterações aos modelos e





 7

**CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
EXPLORADO PELA STCP**

**ANEXO 7
(TÍTULOS, ZONAMENTO E TARIFAS)**

J. P. Pereira



The bottom right corner of the page contains handwritten markings in blue ink. At the top of this section is the signature 'J. P. Pereira'. Below it are two horizontal lines, followed by a large, stylized signature. To the left of this signature is a large blue checkmark. At the bottom of the signature block is a small blue 'e' and a small blue '1'.

Página deixada intencionalmente em branco

ÍNDICE

CAPÍTULO I – TÍTULOS DE TRANSPORTE	4
CAPÍTULO II – SUPORTE DE TÍTULOS DE TRANSPORTE	4
CAPÍTULO III – DETERMINAÇÃO DE TARIFA E ZONAS POR TÍTULO	5
CAPÍTULO IV – ZONAMENTO	6
CAPÍTULO V – TABELA TARIFÁRIA BASE	7
CAPÍTULO VI – MODELO DE REPARTIÇÃO DE RECEITAS.....	8

CAPÍTULO I – TÍTULOS DE TRANSPORTE

- 1) Relativamente a títulos monomodais, a STCP deve manter ou implementar os seguintes títulos:
 - a) Passe Rede Geral, válido por um mês e para todas as linhas da rede da STCP;
 - b) Bilhete de Bordo, de tarifa única, vendido apenas a bordo dos autocarros e apenas válido na circulação em que é adquirido, não se aplicando ao sistema BRT;
 - c) Outras tarifas pontuais para produtos turísticos, eventos ou outros.
- 2) Relativamente a títulos intermodais, a STCP deve garantir a utilização de todos os títulos que fazem parte do sistema tarifário Andante, no modo autocarro e BRT nos termos do disposto no Anexo 5 das Bases Gerais de Integração no Sistema Intermodal Andante sendo devidas comissões nos termos do disposto no Anexo 6 do mesmo documento.
- 3) O transporte de crianças com idade inferior a 4 anos é gratuito.
- 4) As partes, concedente e concessionária, poderão acordar a eliminação de atuais títulos monomodais ou combinados ou acordar a criação de outros títulos de transporte monomodais ou intermodais e ou participações, estas últimas designadamente no âmbito do PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária, ou programa equivalente, sem prejuízo de outras, mediante contratualização a realizar nos termos do Código dos Contratos Públicos e demais legislação aplicável.
- 5) A designação a ser afeta aos diferentes títulos é a que se apresenta na tabela tarifária do Capítulo V, devendo a STCP tentar, em caso de criação de novos títulos monomodais, uniformizar a designação dos mesmos com a designação de títulos similares do tarifário intermodal Andante.

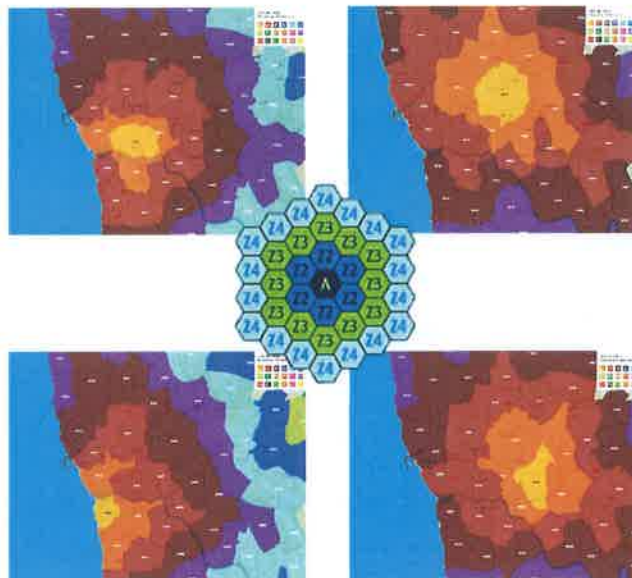
CAPÍTULO II – SUPORTE DE TÍTULOS DE TRANSPORTE

- 1) Relativamente aos títulos intermodais, a STCP deve assegurar na bilhética implementada a bordo dos veículos a utilização de todos os suportes utilizados pelo sistema tarifário Andante e demais formas de validação ou pagamento deste sistema.
- 2) Relativamente a títulos monomodais, deve assegurar:
 - a. sempre que possível, solução de suportes de títulos a utilizar na bilhética instalada nos veículos similar à do sistema Andante mencionada no ponto anterior.
 - b. No caso de títulos específicos para eventos a solução que for considerada mais expedita face ao pretendido e expectável tanto em termos operacionais como em termos de adequação ao cliente.
 - c. No bilhete de bordo, poderá ter solução de títulos pré-impressos ou a emitir na hora ou justificativo digital comprovativo ou outra de pagamento bancário ou título desmaterializado.

CAPÍTULO III – DETERMINAÇÃO DE TARIFA E ZONAS POR TÍTULO

- 1) Este capítulo é exclusivo do sistema tarifário intermodal Andante, não se aplicando às tarifas monomodais da STCP.
- 2) O sistema tarifário Intermodal Andante cobre toda a região da Área Metropolitana do Porto em grelha, dividindo-a em zonas.
- 3) A metodologia para a determinação do escalão tarifário é diferente caso se trate de um título ocasional ou de um passe:
 - a) Para títulos ocasionais, o sistema tarifário baseia-se num sistema análogo ao de coroas contáveis a partir de um centróide coincidente com o ponto de partida da viagem (ver exemplos na Figura 1).
 - b) O tarifário mínimo vendido para títulos ocasionais são 2 coroas/zonas.
 - c) Os títulos ocasionais têm também uma validade temporal em função do zonamento, permitindo ao utilizadores efetuar várias viagens durante o período de validade temporal, na coroa definida pela primeira validação e pelo zonamento do título. Os períodos de validade mais comuns nos títulos ocasionais são 60 minutos para o Z2 e Z3 e 75 minutos para o Z4 (aumentando 15 minutos para cada nível de zonamento superior);

Figura 1 | Exemplos da metodologia análoga ao sistema de coroas a partir do ponto de partida



- d) Para passes, o escalão tarifário é definido consoante o número de zonas que o utilizador atravessa. O título é então válido no conjunto de zonas escolhidas ou nas zonas consideradas no tipo de título adquirido, permitindo ao utilizador efetuar um número de viagens ilimitado durante um mês, nessas mesmas zonas.

CAPÍTULO IV – ZONAMENTO

O zonamento em vigor previsto para a entrada do contrato é o que se apresenta em anexo. Verificando-se qualquer alteração de zonamento no decorrer do contrato, deverá a mesma ser assumida obrigatoriamente pela STCP e atualizada toda a informação ao público decorrente, na área geográfica em que a STCP opera.



CAPÍTULO V – TABELA TARIFÁRIA BASE

A tabela tarifária, a vigorar antes da atualização para o ano de 2025, é a que se segue.

TARIFÁRIO INTERMODAL ANDANTE										
PASSES ANDANTE			32 MUNICIPAL	METROPOLITANO	32 IR MUNICIPAL IR	METROPOLITANO IR				
TARIFÁRIO SOCIAL	NORMAL		€30,00	€40,00	€48,00	€50,00				
	3ª Idade Social+ (D) (F) (R/P) desconto 25%		€22,50	€30,00	€36,00	€37,50				
	Social+ (A) desconto 50%		€15,00	€20,00	€24,00	€25,00				
	Estudante*		-	Gratuito	-	Gratuito				
	Família**		€80,00	€80,00	€80,00	€100,00				
	Porto***		Gratuito	-	-	-				
Antigos Combatentes	Normal	Gratuito	€10,00	€10,00	€20,00					
	3ª Idade	-	Gratuito	Gratuito	Gratuito	€7,50				
*Ex: Sub 13 / 4_18 / 4_18A / Sub 22 / Sub 24			**Para agregados familiares com 3 ou mais elementos			***Para residentes no Município do Porto dos 13 aos 18 anos (inclusive)				
VIAGENS OCASIONAIS			ZONAMENTO							
			Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7	Z8	Z9
SIMPLES *			€1,00	€1,00	€2,25	€2,75	€3,20	€3,65	€4,10	€4,55
24 HORAS			€5,15	€5,45	€8,30	€9,90	€11,80	€13,45	€15,10	€16,70
*NOTA: Na compra de 10 títulos de viagem ganha 1 grato										
BILHETES DIÁRIOS										
Válidos em toda a rede Andante, exceto elétricos e particular										
ANDANTE TOUR 1 - Válido por 24h						ANDANTE TOUR 3 - Válido por 72h				
€7,50						€16,00				
TARIFÁRIO MONOMODAL STCP										
BILHETE DE BORDO			PASSE - REDE GERAL							
Válido na viagem em que foi adquirido			NORMAL				STCP/CP 3ª IDADE - REF. PENS. FIM DE SEMANA*			
€ 2,50			€0,55				€5,80			
*Não permite novas adições										

A STCP poderá propor anualmente atualização de tarifário para os títulos monomodais, de acordo com a legislação em vigor. a STCP deverá respeitar a tabela tarifária definida pelo tarifário intermodal andante e garantir a devida comunicação ao público.

CAPÍTULO VI – MODELO DE REPARTIÇÃO DE RECEITAS

1) Monomodal

a) No caso dos títulos de bordo e títulos espaciais para eventos a receita reverte na totalidade para a STCP;

b) Caso haja recurso à rede de vendas da TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE para a venda de títulos monomodais da STCP serão devidas as respectivas comissões nos termos do Anexo 6 das Bases Gerais de Integração no Sistema Intermodal Andante (Apêndice 5).

2) Intermodal: A receita a receber pela STCP, respeitante aos títulos intermodais é efetuado nos termos do disposto no Anexo 5 das Bases Gerais de Integração no Sistema Intermodal Andante sendo devidas comissões nos termos do disposto no Anexo 6 do mesmo documento (Apêndice 5).

ADITAMENTO AO
CONTRATO INTERADMINISTRATIVO
DE DELEGAÇÃO E DE PARTILHA DE COMPETÊNCIAS DE AU-
TORIDADE DE TRANSPORTES RELATIVAS AO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS
EXPLORADO PELA STCP

entre

MUNICÍPIO DE GONDOMAR
MUNICÍPIO DA MAIA
MUNICÍPIO DE MATOSINHOS
MUNICÍPIO DO PORTO
MUNICÍPIO DE VALONGO
MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE GAIA

ÁREA
e METROPOLITANA DO
PORTO

Porto, 26 de dezembro de 2024

Handwritten signatures and marks in blue ink, including a large checkmark-like symbol at the top, a signature, and another signature with the word 'Lina' written below it.

Página deixada intencionalmente em branco

MUNICÍPIO DE GONDOMAR, pessoa coletiva n.º 506 848 957, com sede na Praça Manuel Guedes, 4420-193 Gondomar, neste ato representado pelo Exm.º Senhor Presidente da Câmara Municipal, Dr. Marco André dos Santos Martins Lopes, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

MUNICÍPIO DA MAIA, pessoa coletiva n.º 505 387 131, com sede na Praça Dr. José Vieira de Carvalho, 4470-202 Maia, representado pelo Exm.º Senhor Presidente da Câmara Municipal, Eng.º António Domingos da Silva Tiago, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

MUNICÍPIO DE MATOSINHOS, pessoa coletiva n.º 501 305 912, com sede na Avenida Dom Afonso Henriques, 4454-510 Matosinhos, representado pela Exm.ª Senhora Presidente da Câmara Municipal, Dr.ª Luísa Maria Neves Salgueiro, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

MUNICÍPIO DO PORTO, pessoa coletiva n.º 501 306 099, com sede nos Paços do Concelho – Praça General Humberto Delgado, 4049-001 Porto, neste ato representada pelo Presidente da Câmara Municipal, Senhor Dr. Rui de Carvalho de Araújo Moreira, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

MUNICÍPIO DE VALONGO, pessoa coletiva n.º 501 138 960, com sede na Avenida 5 de Outubro 160, 4440-503 Valongo, representado pelo Exm.º Senhor Presidente da Câmara Municipal, Dr. José Manuel Pereira Ribeiro, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE GAIA, pessoa coletiva n.º 505 335 018, com sede na Rua Álvares Cabral, 4400-017 Vila Nova de Gaia, representado pelo Exm.º Senhor Presidente da Câmara Municipal, Professor Doutor Eduardo Vítor de Almeida Rodrigues, com poderes necessários para o efeito conferidos pela alínea a) do n.º 1 do artigo 35.º do regime jurídico das autarquias locais aprovado pela Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro,

Adiante conjuntamente designados **Municípios**,

e

ÁREA METROPOLITANA DO PORTO, pessoa coletiva n.º 502 823 305, com sede na Rua do Estevão, 21, 4000-200 Porto, representada pelo Exm.º Senhor Professor Doutor Eduardo Vítor de Almeida Rodrigues, na qualidade de Presidente do Conselho Metropolitano da Área Metropolitana do Porto, nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 3 do artigo 76.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, adiante também designada por **AMP**,

Adiante designados, em conjunto, por **Partes**.

E considerando que:

- I) Em 11 de outubro de 2019 foi publicado o Decreto-Lei n.º 151/2019, que determinou, a partir de 01.01.2020, a adoção do modelo de municipalização definitiva da exploração pela Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A., («STCP») do serviço público de transporte de passageiros na área metropolitana do Porto, conformando-o ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua atual redação («RJSPTP»);
- II) Nos termos do artigo 6.º do RJSPTP e da alínea e) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, que estabelece o regime jurídico das autarquias locais e o da transferência de competências do Estado para as autarquias locais, o Município do Porto passou então a ser a Autoridade de Transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros por modo rodoviário de âmbito municipal desenvolvidos pela STCP na respetiva área geográfica;
- III) As mesmas tarefas quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros por modo rodoviário de âmbito intermunicipal competem à Área Metropolitana do Porto («AMP») na respetiva área geográfica, conforme dispõe o artigo 8.º do RJSPTP;
- IV) No entanto, as competências de autoridade de transportes da AMP no que respeita às linhas intermunicipais servidas pela STCP foram transferidas para os Municípios, por força do contrato interadministrativo de delegação de competências celebrado em 10.03.2020, conforme previsto no artigo 2.º/3 do Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, e no artigo 10.º do RJSPTP, prevendo ainda os mecanismos de coordenação do respetivo exercício pelos seis Municípios (o «Contrato Interadministrativo»);
- V) Os seis Municípios assumiram então a posição de concedente no contrato de serviço público celebrado entre o Estado e STCP em 08.08.2014, nos termos do disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, mediante Aditamento celebrado igualmente em 10.03.2020 e que procedeu à adaptação e à concretização do modelo de gestão previsto no referido Decreto-Lei (o «Contrato de Serviço Público»);
- VI) O Contrato de Serviço Público tem o seu termo em 31.12.2024, tendo o Contrato Interadministrativo sido celebrado fazendo coincidir a sua duração com a do Contrato de Serviço Público;
- VII) É vontade dos seis Municípios e da AMP dar continuidade ao modelo de gestão previsto Decreto-

Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, mediante a celebração de um novo contrato de serviço público com a STCP, que regulará a relação entre as partes entre 01.01.2025 e 31.12.2034 (o «Novo Contrato de Serviço Público»);

- VIII) Para esse efeito, é necessário proceder à modificação do Contrato Interadministrativo, no sentido de prorrogar a sua duração até ao termo do Novo Contrato de Serviço Público, tarefa que se leva a cabo no presente Aditamento;
- IX) A Cláusula 25.ª/e) do Contrato Interadministrativo estabelece que o mesmo poderá ser revisto sempre que ocorram motivos que justifiquem a sua alteração, nomeadamente em qualquer caso em que haja consenso entre as Partes;
- X) Os seis Municípios celebram nesta mesma data o Novo Contrato de Serviço Público;
- XI) Em 13 de dezembro de 2024, foi aprovada, por deliberação do Conselho Metropolitano da AMP, sob proposta da respetiva Comissão Executiva, a minuta do presente Aditamento, nos termos e para os efeitos legalmente exigidos;
- XII) Em 18 de dezembro de 2024, em 12 de dezembro de 2024, em 28 de novembro de 2024, em 9 de dezembro de 2024, em 18 de dezembro de 2024 e em 21 de novembro de 2024, foi aprovada, respetivamente, por deliberações das Assembleias Municipais dos Municípios de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Valongo e Vila Nova de Gaia, sob proposta das respetivas Câmaras Municipais, a minuta do presente Aditamento;

É acordado e reciprocamente aceite o presente

ADITAMENTO AO CONTRATO INTERADMINISTRATIVO

adiante designado como «Aditamento», de que os Considerandos suprarreferidos constituem parte integrante, que se rege pelas Cláusulas seguintes:

Cláusula 1.ª Natureza e normas habilitantes

O presente Aditamento tem a natureza de contrato interadministrativo de delegação e de partilha de competências, sendo celebrado ao abrigo do disposto nos artigos 8.º/ 4 e 10.º do RJSPTP, dos artigos 2.º/ e 22.º/3 do Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, e nos artigos 116.º a 123.º e 128.º a 130.º do Anexo I à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.

Cláusula 2.ª Alteração do Contrato Interadministrativo

1. A Cláusula 31.ª do Contrato Interadministrativo passa a ter a seguinte redação:

«Cláusula 31.ª | Duração

31.1 O Contrato inicia a sua produção de efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020.

31.2 O Contrato vigorará durante o período temporal equivalente ao da vigência do Contrato de Serviço Público celebrado entre os Municípios e a STCP em [...].[...]2024.»

2. Em tudo o mais mantém-se inalterado e integralmente vinculante para as Partes o disposto na Cláusula 31.ª do Contrato Interadministrativo.

Feito em sete exemplares originais, ficando um exemplar na posse da AMP e um na posse de cada Município.

Porto, 26 de novembro de 2024.

Em representação do Município de Gondomar

O Presidente da Câmara Municipal

(Dr. Marco Martins)

Em representação do Município da Maia

O Presidente da Câmara Municipal

(Eng.º António da Silva Tiago)

Em representação do Município de Matosinhos



A Presidente da Câmara Municipal

(Dr.ª Lúsa Salgueiro)

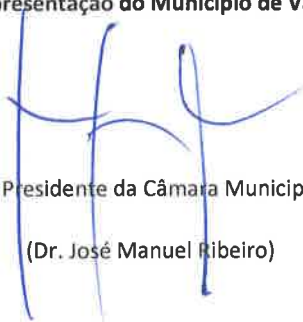
Em representação do Município do Porto



O Presidente da Câmara Municipal

(Dr. Rui Moreira)

Em representação do Município de Valongo



O Presidente da Câmara Municipal

(Dr. José Manuel Ribeiro)



Em representação do Município de Vila Nova de Gaia



O Presidente da Câmara Municipal

(Prof. Doutor Eduardo Vítor Rodrigues)

Em representação da Área Metropolitana do Porto



O Presidente do Conselho Metropolitano

(Prof. Doutor Eduardo Vítor Rodrigues)

**CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
EXPLORADO PELA STCP**

**ANEXO 9
(AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO E
QUALIDADE DE SERVIÇO)**

J. P. Pires





1

Página deixada intencionalmente em branco

ÍNDICE

CAPÍTULO I – INDICADORES PARA MODO AUTOCARRO.....	4
CAPÍTULO II – BONIFICAÇÕES E PENALIDADES PARA MODO AUTOCARRO	8
CAPÍTULO III – INDICADORES PARA MODO BRT	10
CAPÍTULO IV – BONIFICAÇÕES E PENALIDADES PARA MODO BRT	13

CAPÍTULO I – INDICADORES PARA MODO AUTOCARRO

- 1) Os indicadores que serão utilizados para avaliar o desempenho do serviço prestado pela STCP, relativamente à operação em modo autocarro, são os seguintes:

a) Cumprimento de Viagens (CV):

- a. Este indicador apresenta o rácio entre as Viagens Comerciais Realizadas e as Viagens Comerciais Programadas, de acordo com o Plano de Rede e oferta em vigor, sendo calculado da seguinte forma:

$$CV = \frac{\text{Viagens Comerciais Realizadas}}{\text{Viagens Comerciais Programadas}}$$

b. Sendo:

- i. Viagens comerciais realizadas: O total de viagens realizadas em serviço comercial, para transporte de passageiros, definido no Plano de Rede e Oferta aprovado, sendo que apenas contam para este cálculo as viagens completas que iniciam e terminam no local programado (considerado para o efeito como 1ª paragem e última paragem), conforme definido no Plano de Rede e Oferta em vigor.
- ii. Viagens comerciais programadas: As viagens comerciais previstas, conforme definido no Plano de Rede e Oferta aprovado.

- c. Serão excecionadas, para cálculo dos vários indicadores, as viagens não realizadas por causas externas, definidas como as seguintes situações:

- i. Falhas ou incumprimentos provocados por causas de “força maior”;
- ii. Factos imputáveis a terceiros e situações, imprevisíveis ou inevitáveis, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais da STCP, designadamente, indicações de forças de autoridade e/ou de proteção civil, interrupções não induzidas pelo Sistema ou seus constituintes;
- iii. As indisponibilidades criadas em equipamento, sistemas ou outros bens por ocorrência de falha, avaria, ou anomalia em outro bem, cuja indisponibilidade esteja enquadrada por outro indicador, bem este necessário para assegurar o correto funcionamento ou disponibilidade do equipamento, sistema ou bem em causa, só será excluído o período de tempo de duração da falha, avaria ou anomalia ou indisponibilidade do referido bem;

- iv. Outras circunstâncias ou ocorrências que a STCP considere não serem da sua responsabilidade e justifique de forma fundamentada;

b) Cumprimento da primeira e última viagem (CPUV):

- a. Este indicador avalia a realização da primeira e da última viagem, em serviço comercial, para cada um dos sentidos e para cada linha.
- b. O indicador será com base na seguinte fórmula, para o dia i do mês em apreciação:

$$CPUV_{ji} = \frac{0,5 \times (PV_1 + PV_2) + 1,5 \times (UV_1 + UV_2)}{4}$$

- c. No caso de linhas circulares, o cálculo é feito através de:

$$CPUV_{ji} = \frac{0,5 \times (PV) + 1,5 \times (UV)}{2}$$

- d. Sendo $CPUV_{ji}$ o conjunto da primeira e última viagem planeadas na linha j em ambos os sentidos, no dia i do mês em avaliação (no caso de linhas circulares considera-se que a linha só tem um sentido)
- e. A cada dia i , cada linha j é avaliada através de quatro viagens diárias planeadas: primeira viagem no sentido ida (PV_1) e no sentido volta (PV_2) e a última viagem no sentido ida (UV_1) e no sentido volta (UV_2)
- f. Considera-se que a primeira viagem do dia e da linha por sentido é realizada se a viagem inicia nas paragens iniciais programadas, de acordo com as tolerâncias horárias (desvio do horário realizado face ao horário programado) mencionadas na tabela da alínea h) deste ponto.
- g. Considera-se que a última viagem do dia e da linha por sentido é realizada se a viagem inicia e termina nas paragens programadas, de acordo com as tolerâncias horárias (desvio do horário realizado face ao horário programado) mencionadas na tabela da alínea h) deste ponto.
- h. Tabela de tolerâncias de cumprimento de horário da primeira e última viagem das linhas por sentido:

Primeira viagem	Paragem inicial	[0 s; + 600 s]
Última viagem	Paragem inicial	[0 s; + 600 s]
	Paragem final	[- 300 s; + 900 s]

- i. O cálculo de CPUV é feito através da seguinte fórmula:

$$CPUV\ i = \left(\sum_{j=1}^n CPUV\ j_i \right) / n$$

- j. Sendo n o número total de linhas e suas variantes, integrantes da rede de autocarros no dia do mês em causa.

c) Cumprimento da Partida das Viagens (CPV):

- a. Este indicador avalia o cumprimento da partida de todas as viagens, em serviço comercial, para cada um dos sentidos e para cada linha.
- b. O indicador será com base na seguinte fórmula, no dia i do mês em avaliação:

$$CPV = \frac{\text{Partidas Pontuais}}{\text{Viagens Comerciais Realizadas}}$$

- c. Sendo:
- i. CPV ij o rácio de cumprimento das partidas realizadas na linha j em ambos os sentidos, no dia i do mês em avaliação
 - ii. Partidas pontuais: partida efetuada à hora prevista no Plano de Rede e Oferta ou com atraso igual ou inferior a 10 minutos face a esta, sem a possibilidade de qualquer adiantamento.
 - iii. Viagens comerciais realizadas: O total de viagens realizadas em serviço comercial, para transporte de passageiros, definido no Plano de Rede e Oferta aprovado, sendo que apenas contam para este cálculo as viagens completas que iniciam e terminam no local programado (considerado para o efeito como 1ª paragem e última paragem), conforme definido no Plano de Rede e Oferta em vigor.

d) Sinistralidade Embates (SE):

- a. Este indicador avalia o número de embates, em serviço comercial, por cada 100 veículos.km percorridos.
- b. O cálculo de SE é feito através da seguinte fórmula:

SE = Número de Embates entre Viaturas / Veic.Kms *10⁶

e) Sinistralidade Quedas (SQ):

a. Este indicador avalia o número de quedas, exceto se Viatura parada, em serviço comercial, por cada 100 veículos.km percorridos.

b. O cálculo de SQ é feito através da seguinte fórmula:

SQ = Número de Quedas / Veic.Kms *10⁶

f) Satisfação de Cliente (SC):

a. Este indicador avalia o grau de satisfação global do Cliente pelo serviço prestado, através de um inquérito de satisfação de clientes.

b. O inquérito é aplicado anualmente.

c. O universo deve ser no mínimo de 0,01% dos passageiros transportados, distribuídos ao longo do ano de forma a ser representativo.

J. Pinheiro
Lina

CAPÍTULO II – BONIFICAÇÕES E PENALIDADES PARA MODO AUTOCARRO

- Este ponto destina-se a regular as bonificações e penalidades referentes ao nível de serviço da STCP em modo autocarro, as quais serão apuradas anualmente, até maio do ano seguinte a que dizem respeito.

	Indicador	Coeficiente	Cálculo	(min)	Intervalo neutro		(max)
				Valor	Valor	Valor	Valor
CV	Cumprimento de Viagens	40%	Anual	0	0,800	0,980	1
CPUV	Cumprimento da 1.ª/ última Viagem	15%	Anual	0	0,850	0,980	1
CPV	Cumprimento das Partidas	25%	Anual	0	0,800	0,980	1
SE	Sinistralidade Embates	5%	Anual	10 ⁶	65	40	0
SQ	Sinistralidade Quedas	5%	Anual	10 ⁶	10	5	0
SC	Satisfação Cliente	10%	Anual	0	0,7	0,9	1

- Existirá lugar a bonificação ou penalidade sempre que os valores apurados, de acordo com o supra exposto, se encontrem fora do intervalo neutro determinado no quadro acima. Nas situações em que os indicadores se situem dentro do intervalo neutro acima apresentado, não haverá lugar a qualquer bonificação ou penalidade.
- No caso do Cumprimento de Viagens (CV), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja superior a 0,980 e penalidade quando for inferior a 0,800.
- No que respeita ao Cumprimento da Primeira e Última Viagens (CPUV), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja superior a 0,980 e penalidade quando for inferior a 0,850.
- No que respeita ao Cumprimento da Partida das Viagens (CPV), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja superior a 0,980 e penalidade quando for inferior a 0,800.
- No que respeita à Sinistralidade Embates (SE), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja inferior a 40 e penalidade quando for superior a 65.
- No que respeita à Sinistralidade Quedas (SQ), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja inferior a 5 e penalidade quando for superior a 10.
- No que respeita à Satisfação de Cliente (SC), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja superior a 0,9 e penalidade quando for inferior a 0,7.
- A Bonificação ou Penalidade anual resulta do nível de desempenho anual, e tem como máximo 2% do valor das compensações por serviço público apuradas [X] e é calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$\text{Bonificação o Penalidade anual} = X \text{ €} \times (0,4 \times A + 0,15 \times B + 0,25 \times C + 0,05 \times D + 0,05 \times E + 0,1 \times F)$$

$$A = \begin{cases} \text{se } CV > 0,98 \text{ então } A = \frac{CV - 0,98}{1 - 0,98} \\ \text{se } 0,80 \leq CV \leq 0,98 \text{ então } A = 0 \\ \text{se } CV < 0,80 \text{ então } A = -\frac{0,80 - CV}{0,80} \end{cases}$$

$$B = \begin{cases} \text{se } CPUV > 0,98 \text{ então } B = \frac{CPUV - 0,98}{1 - 0,98} \\ \text{se } 0,85 \leq CPUV \leq 0,98 \text{ então } B = 0 \\ \text{se } CPUV < 0,85 \text{ então } B = -\frac{0,80 - CPUV}{0,80} \end{cases}$$

$$C = \begin{cases} \text{se } CPV > 0,98 \text{ então } C = \frac{CPV - 0,98}{1 - 0,98} \\ \text{se } 0,80 \leq CPV \leq 0,98 \text{ então } C = 0 \\ \text{se } CPV < 0,80 \text{ então } C = -\frac{0,80 - CPUV}{0,80} \end{cases}$$

$$D = \begin{cases} \text{se } SE < 40 \text{ então } C = 1 \\ \text{se } 40 \leq SE \leq 65 \text{ então } C = 0 \\ \text{se } SE > 65 \text{ então } C = -1 \end{cases}$$

$$E = \begin{cases} \text{se } SQ < 5 \text{ então } D = 1 \\ \text{se } 5 \leq SQ \leq 10 \text{ então } D = 0 \\ \text{se } SQ > 10 \text{ então } D = -1 \end{cases}$$

$$F = \begin{cases} \text{se } SC > 0,9 \text{ então } F = \frac{SC - 0,9}{1 - 0,9} \\ \text{se } 0,7 \leq SC \leq 0,9 \text{ então } F = 0 \\ \text{se } SC < 0,7 \text{ então } F = -\frac{0,7 - SC}{0,7} \end{cases}$$

CAPÍTULO III – INDICADORES PARA MODO BRT

- 2) Os indicadores que serão utilizados para avaliar o desempenho do serviço prestado pela STCP, relativamente à operação em modo BRT, são os seguintes:

a) Cumprimento de viagens (CV):

- a. Este indicador apresenta o rácio entre as Viagens Comerciais Realizadas e as Viagens Comerciais Programadas, de acordo com o Plano de Rede e Oferta em vigor, sendo calculado da seguinte forma:

$$CV = \frac{\text{Viagens Comerciais Realizadas}}{\text{Viagens Comerciais Programadas}}$$

b. Sendo:

- i. Viagens comerciais realizadas: O total de viagens realizadas em serviço comercial, para transporte de passageiros, definido no Plano de Rede e Oferta aprovado, sendo que apenas contam para este cálculo as viagens completas, ou seja, aquelas que iniciam e terminam no local programado (considerado para o efeito como 1ª paragem e última paragem), conforme definido no Plano de Rede e Oferta em vigor.
 - ii. Viagens comerciais programadas: As viagens comerciais previstas, conforme definido no Plano de Rede e Oferta aprovado
- c. Serão excecionadas, para cálculo dos vários indicadores, as viagens não realizadas por causas externas, definidas como as seguintes situações:
- i. Falhas ou incumprimentos provocados por causas de “força maior”;
 - ii. Factos imputáveis a terceiros e situações, imprevisíveis ou inevitáveis, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade ou das circunstâncias pessoais da STCP, designadamente, indicações de forças de autoridade e/ou de proteção civil, interrupções não induzidas pelo Sistema ou seus constituintes;
 - iii. As indisponibilidades criadas em equipamento, sistemas ou outros bens por ocorrência de falha, avaria, ou anomalia em outro bem, cuja indisponibilidade esteja enquadrada por outro indicador, bem este necessário para assegurar o correto funcionamento ou disponibilidade do equipamento, sistema ou bem em causa, só será excluído o período de tempo de duração da falha, avaria ou anomalia ou indisponibilidade do referido bem;
 - iv. Outras circunstâncias ou ocorrências que a STCP considere não serem da sua responsabilidade e justifique de forma fundamentada;

b) Cumprimento da primeira e última viagem (CPUV):

- a. Este indicador avalia a realização da primeira e da última viagem diária, em serviço comercial, para cada um dos sentidos e para cada linha.
- b. O indicador será com base na seguinte fórmula, para o dia i do mês em apreciação:

$$CPUV_{ji} = \frac{0,5 \times (PV_1 + PV_2) + 1,5 \times (UV_1 + UV_2)}{4}$$

- c. Sendo $CPUV_{ji}$ o conjunto da primeira e última viagem planeadas na linha j em ambos os sentidos, no dia i do mês em avaliação.
- d. A cada dia i , cada linha j é avaliada através de quatro viagens diárias planeadas: primeira viagem no sentido ida (PV_1) e no sentido volta (PV_2) e a última viagem no sentido ida (UV_1) e no sentido volta (UV_2)
- e. Considera-se que a primeira viagem do dia e da linha por sentido é realizada se a viagem inicia nas paragens iniciais programadas, de acordo com as tolerâncias horárias (desvio do horário realizado face ao horário programado) mencionadas na tabela da alínea g) deste ponto.
- f. Considera-se que a última viagem do dia e da linha por sentido é realizada se a viagem inicia e termina nas paragens programadas, de acordo com as tolerâncias horárias (desvio do horário realizado face ao horário programado) mencionadas na tabela da alínea g) deste ponto.
- g. Tabela de tolerâncias de cumprimento de horário da primeira e última viagem das linhas por sentido:

Primeira viagem	Paragem inicial	[0 s; + 180 s]
Última viagem	Paragem inicial	[0 s; + 300 s]
	Paragem final	[- 120 s; + 600 s]

- h. O cálculo de CPUV é feito através da seguinte fórmula:

$$CPUV_i = \left(\sum_{j=1}^n CPUV_{ji} \right) / n$$

- i. Sendo n o número total de linhas e suas variantes, integrantes da rede de autocarros no dia do mês em causa.

c) Cumprimento da Partida das Viagens (CPV):

- a. Este indicador avalia o cumprimento da partida de todas as viagens, em serviço comercial, para cada um dos sentidos e para cada linha.
- b. O indicador será com base na seguinte fórmula, para o dia i do mês em apreciação:

$$CPV_{ij} = \frac{\text{Partidas Pontuais}}{\text{Viagens Comerciais Realizadas}}$$

- a. Sendo:
 - i. CPV ij o rácio de cumprimento das partidas realizadas na linha j em ambos os sentidos, no dia i do mês em avaliação
 - ii. Partidas pontuais: partida efetuada à hora prevista no Plano de Rede e Oferta ou com atraso igual ou inferior a 10 minutos face a esta, sem a possibilidade de qualquer adiantamento.
 - iii. Viagens comerciais realizadas: O total de viagens realizadas em serviço comercial, para transporte de passageiros, definido no Plano de Rede e Oferta aprovado, sendo que apenas contam para este cálculo as viagens completas que iniciam e terminam no local programado (considerado para o efeito como 1ª paragem e última paragem), conforme definido no Plano de Rede e Oferta em vigor.

d) Sinistralidade Embates (SE):

- a. Este indicador avalia o número de embates, em serviço comercial, por cada 100 veículos.kilómetro percorridos.
- b. O cálculo de SE é feito através da seguinte fórmula:
$$SE = \text{Número de Embates entre Viaturas} / \text{Veic.Kms} * 10^6$$

e) Sinistralidade Quedas (SQ):

- a. Este indicador avalia o número de quedas, exceto se Viatura parada, em serviço comercial, por cada 100 veículos.kilómetro percorridos.
- b. O cálculo de SQ mensal é feito mensalmente através da seguinte fórmula:
$$SQ = \text{Número de Quedas} / \text{Veic.Kms} * 10^6$$

f) Satisfação de Cliente (SC):

- d. Este indicador avalia o grau de satisfação global do Cliente pelo serviço prestado, através de um inquérito de satisfação de clientes.
- e. O inquérito é aplicado anualmente.
- f. O universo deve ser no mínimo de 0,01% dos passageiros transportados, distribuídos ao longo do ano de forma a ser representativo.

CAPÍTULO IV – BONIFICAÇÕES E PENALIDADES PARA MODO BRT

1. Este ponto destina-se a regular as bonificações e penalidades referentes ao nível de serviço da STCP em modo BRT, as quais serão apuradas anualmente, até maio do ano seguinte a que dizem respeito.

	Indicador	Coeficiente	Cálculo	(min)	Intervalo neutro		(max)
				Valor	Valor	Valor	Valor
CV	Cumprimento de viagens	40%	Anual	0	0,930	0,990	1
CPUV	Cumprimento da 1.ª/última viagens	15%	Anual	0	0,950	0,990	1
CPV	Cumprimento das Partidas	25%	Anual	0	0,940	0,990	1
SE	Sinistralidade Embates	5%	Anual	10 ⁶	65	40	0
SQ	Sinistralidade Quedas	5%	Anual	10 ⁶	6	4	0
SC	Satisfação Cliente	10%	Anual	0	0,75	0,95	1

2. Existirá lugar a bonificação ou penalidade sempre que os valores apurados, de acordo com o supra exposto, se encontrem fora do intervalo neutro determinado no quadro acima. Nas situações em que os indicadores se situem dentro do intervalo neutro acima apresentado, não haverá lugar a qualquer bonificação ou penalidade.
3. No caso do Cumprimento de Viagens (CV), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja superior a 0,990 e penalidade quando for inferior a 0,930.
4. No que respeita ao Cumprimento da Primeira e Última Viagens (CPUV), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja superior a 0,990 e penalidade quando for inferior a 0,950.
5. No que respeita ao Cumprimento da Partida das Viagens (CPV), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja superior a 0,990 e penalidade quando for inferior a 0,940.

6. No que respeita à Sinistralidade Embates (SE), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja inferior a 40 e penalidade quando for superior a 65.
7. No que respeita à Sinistralidade Quedas (SQ), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja inferior a 4 e penalidade quando for superior a 6.
8. No que respeita à Satisfação de Cliente (SC), haverá lugar a bónus caso o seu valor seja superior a 0,95 e penalidade quando for inferior a 0,75.
9. A A Bonificação ou Penalidade anual resulta do nível de desempenho anual, e tem como máximo 2% do valor das compensações [X] por serviço público apuradas e é calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$\text{Bonificação/ Penalidade anual} = X \text{ €} \times (0,4 \times A + 0,15 \times B + 0,25 \times C + 0,05 \times D + 0,05 \times E + 0,1 \times F)$$

$$A = \begin{cases} \text{se } CV > 0,99 \text{ então } A = \frac{CV - 0,99}{1 - 0,99} \\ \text{se } 0,93 \leq CV \leq 0,99 \text{ então } A = 0 \\ \text{se } CV < 0,93 \text{ então } A = -\frac{0,93 - CV}{0,93} \end{cases}$$

$$B = \begin{cases} \text{se } CPUV > 0,99 \text{ então } B = \frac{CPUV - 0,99}{1 - 0,99} \\ \text{se } 0,95 \leq CPUV \leq 0,99 \text{ então } B = 0 \\ \text{se } CPUV < 0,95 \text{ então } B = -\frac{0,95 - CPUV}{0,95} \end{cases}$$

$$C = \begin{cases} \text{se } CPV > 0,99 \text{ então } C = \frac{CPV - 0,99}{1 - 0,99} \\ \text{se } 0,94 \leq CPV \leq 0,99 \text{ então } C = 0 \\ \text{se } CPV < 0,94 \text{ então } C = -\frac{0,94 - CPUV}{0,94} \end{cases}$$

$$D = \begin{cases} \text{se } SE < 40 \text{ então } C = 1 \\ \text{se } 40 \leq SE \leq 65 \text{ então } C = 0 \\ \text{se } SE > 65 \text{ então } C = -1 \end{cases}$$

$$E = \begin{cases} \text{se } SQ < 4 \text{ então } D = 1 \\ \text{se } 4 \leq SQ \leq 6 \text{ então } D = 0 \\ \text{se } SQ > 6 \text{ então } D = -1 \end{cases}$$

$$F = \begin{cases} \text{se } SC > 0,95 \text{ então } F = \frac{SC - 0,95}{1 - 0,95} \\ \text{se } 0,75 \leq SC \leq 0,95 \text{ então } F = 0 \\ \text{se } SC < 0,75 \text{ então } F = -\frac{0,75 - SC}{0,75} \end{cases}$$

**CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO DE
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
EXPLORADO PELA STCP**

**ANEXO 10
(COMPENSAÇÕES POR OBRIGAÇÕES DE
SERVIÇO PÚBLICO)**

J. F. F. F.


lin




Página deixada intencionalmente em branco

ANEXO 10

(Compensações por Obrigações de Serviço Público)

1. Pressupostos subjacentes às estimativas para as compensações por obrigação de serviço público (OSP)

As bases financeiras decorrem do estudo económico elaborado com base nas projeções financeiras para o período 2025-2034 efetuadas pela STCP, em abril de 2024, tendo por base as orientações recebidas dos Acionistas, a informação financeira histórica da Empresa, as previsões de evolução da oferta, da procura, da receita e o Plano de Investimentos a executar. Este estudo económico, para o período entre 1 de janeiro de 2025 e 31 de dezembro de 2034, incorpora todas as dimensões económicas e financeiras associadas à exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros atribuída à STCP.

O estudo referente ao modo Rodoviário integra o estudo global da STCP, prevendo-se a celebração, por iguais períodos, de um contrato de serviço público de transporte de passageiros em carro elétrico no Município do Porto, e um contrato-programa do Museu do Carro Elétrico. Cada um destes estudos segrega as atividades previstas e os impactos económico e financeiros, prevendo, cada contrato, metodologia e previsões para as compensações por obrigações de serviço público contratualizado com os municípios relevantes.

As estimativas para as compensações por OSP seguem o indicado pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, o qual refere que *'a forma típica de medir o nível de remuneração do capital num contrato de serviço público é considerar a taxa interna de rentabilidade (TIR), em relação ao capital investido, obtida pela empresa ao longo do ciclo de vida do projeto, ou seja, a TIR dos fluxos de caixa decorrentes do contrato'*.

Assim, o estudo económico desenvolvido, o qual contém a previsão do *cash flow* (ou fluxo de caixa) anual da concessão a 10 anos (2025 a 2034), apura as compensações anuais por OSP com o objetivo de que o valor atual dos *cash flows* desse período seja nulo; por outras palavras, para que o valor atual líquido (VAL) da concessão, seja igual a zero. Tal significa igualar a TIR da concessão à taxa de retorno exigida do investimento, apurada neste caso como sendo de 7,00%.

Acresce que, nos termos do previsto no regime jurídico da atividade empresarial local e das participações sociais (Artigo 62.º da Lei n.º 50/2012), são impostas condições que a STCP, na totalidade das suas atividades, deve cumprir. De acordo com as projeções globais constantes do estudo económico da STCP que integra os referidos contratos de serviço público e contrato programa, prevê-se que todas as condições sejam cumpridas no decurso do período 2025 a 2034.

2. Fórmula de cálculo das compensações por OSP

A fórmula de cálculo das compensações financeiras pelo cumprimento das obrigações de serviço público (OSP) assenta na previsão do *cash flow* (ou fluxo de caixa) anual da STCP, construído com base em pressupostos de oferta e respetivos gastos, procura e respetiva receita, investimento e respetivas depreciações. O *cash flow* no ano n , CF_n , é dado pela fórmula:

$$CF_n = (OSP_{transp_n} + B_{tarif_n} + VSP_n + OR_n) - G_n - IR_n - VCC_n - CAPEX_n + BF_n$$

Onde,

OSP_{transp_n} , Compensação por OSP de transporte no ano n

B_{tarif_n} , Bonificações tarifárias no ano n , (apuradas conforme ponto 4 deste Anexo) VSP_n , Vendas e serviços prestados (receitas tarifárias)

OR_n , Outros rendimentos no ano n

G_n , Gastos no ano n

IR_n , Imposto sobre o rendimento no ano n

VCC_n , Variação do capital circulante no ano n^1

$CAPEX_n$, Investimento (líquido de subsídios ao investimento) no ano n

BF_n , Benefícios fiscais no ano n^2

A variação dos gastos operacionais, e oferta de serviço público, é relativamente constante ao longo do período do contrato, o que não acontece com as amortizações que sofrem variações muito significativas, fruto do esforço de renovação de frota, sobretudo na primeira metade do contrato.

Assim, procurou-se atenuar essa variabilidade, através de um fator corretivo α , tendo-se considerado um fator de 0,75 para a componente operacional e de 0,25 para a componente associada à atividade de investimento

Desta forma, apuram-se as compensações por OSP para o ano de 2025, atualizadas anualmente tendo em conta um coeficiente de atualização para cada ano n , função da variação dos gastos operacionais (custos variáveis, medidos através da produção quilométrica) e das depreciações (custos fixos), considerando o ano de 2025 como referência.

O coeficiente de atualização é dado pela seguinte fórmula:

$$f_{OSPn} = 1 + \left[\left(\frac{vkm_n - vkm_{2025}}{vkm_n} \right) * 0,75 + \left(\frac{A\&D_n - A\&D_{2025}}{A\&D_n} \right) * 0,25 \right]$$

Onde,

vkm_n veículos * km do serviço público rodoviário do ano n , incluindo autocarro e BRT

$A\&D_n$, amortizações e depreciações do ano n dos ativos afetos ao contrato de serviço público rodoviário.

3. Valor anual das compensações por OSP e esquema de pagamento

Os valores estimados das compensações de serviço público para o período 2025-2034, apuradas com base no estudo económico referido em 1. e na fórmula explicitada em 2., são apresentados na tabela seguinte.

Ano	2025	2026	2027	2028	2029
Compensações por OSP	32.078.199	33.596.464	33.935.218	34.624.261	35.053.668

Ano	2030	2031	2032	2033	2034
Compensações por OSP	34.980.237	34.941.362	34.659.976	35.194.717	35.003.751

Tabela 1: Valor anual esperado das compensações por OSP | valores em euros. (acresce IVA à taxa legal em vigor).

¹ A variação do capital circulante do ano n é apurada com base na seguinte fórmula: (+) variação das contas a receber entre o ano n e o ano $n-1$ (+) variação de inventários entre o ano n e o ano $n-1$ (-) variação das contas a pagar entre o ano n e o ano $n-1$.

² Os benefícios fiscais do ano n correspondem à poupança fiscal, obtida pela concessionária, associada aos encargos financeiros do endividamento. Se tal montante não for evidenciado pela STCP, pode ser apurado pela multiplicação da taxa de imposto pelos encargos financeiros (juros e outros custos financeiros) do ano n .

Na sua divisão por Município, o valor anual das compensações por OSP é o seguinte

Ano	Montante por Município						TOTAL
	Gondomar	Maia	Matosinhos	Porto	Valongo	V.N. Gaia	
1	€ 2.602.343,78	€ 2.749.835,05	€ 4.597.658,38	€ 16.626.547,93	€ 1.528.379,15	€ 3.973.434,69	€ 32.078.198,97
2	€ 2.725.513,07	€ 2.879.985,12	€ 4.815.266,18	€ 17.413.484,70	€ 1.600.717,54	€ 4.161.497,89	€ 33.596.464,49
3	€ 2.752.994,44	€ 2.909.024,04	€ 4.863.818,56	€ 17.589.065,05	€ 1.616.857,59	€ 4.203.458,32	€ 33.935.218,00
4	€ 2.775.211,84	€ 2.932.479,31	€ 4.779.626,84	€ 17.835.740,79	€ 1.629.906,06	€ 4.671.295,79	€ 34.624.260,63
5	€ 2.809.629,82	€ 2.968.847,71	€ 4.838.903,44	€ 18.056.938,40	€ 1.650.120,04	€ 4.729.228,88	€ 35.053.668,29
6	€ 2.803.744,17	€ 2.962.628,53	€ 4.828.766,84	€ 18.019.112,48	€ 1.646.663,35	€ 4.719.322,02	€ 34.980.237,38
7	€ 3.013.520,07	€ 2.249.586,95	€ 3.906.445,82	€ 18.686.715,03	€ 1.372.675,42	€ 5.712.418,95	€ 34.941.362,25
8	€ 2.989.251,92	€ 2.231.470,82	€ 3.874.986,86	€ 18.536.229,19	€ 1.361.621,14	€ 5.666.416,32	€ 34.659.976,24
9	€ 3.035.370,66	€ 2.265.898,37	€ 3.934.770,88	€ 18.822.209,61	€ 1.382.628,48	€ 5.753.838,85	€ 35.194.716,85
10	€ 3.018.900,80	€ 2.253.603,66	€ 3.913.420,90	€ 18.720.080,73	€ 1.375.126,37	€ 5.722.618,65	€ 35.003.751,12
TOTAL	€ 28.526.480,57	€ 26.403.359,56	€ 44.353.664,69	€ 180.306.123,90	€ 15.164.695,14	€ 49.313.530,36	€ 344.067.854,22

O cálculo deve excluir qualquer gasto ou investimento que, por imposição dos Municípios, venham a ser incorridos e que não estejam insertos nas projeções financeiras efetuadas. Tais gastos ou investimentos, a ocorrerem, terão que ser suportados diretamente pelos Municípios que os solicitarem, tendo por base o acordado entre as partes para cada caso.

O cálculo deve igualmente excluir o resultado da aplicação da cláusula de penalidades ou benefícios contratuais, constante da Cláusula 55.^a e nos termos descritos no Anexo 9 (Avaliação do Desempenho e Qualidade do Serviço).

Aos valores de Compensação por OSP de transporte indicados no presente Anexo acresce IVA à taxa legal em vigor.

4. Apuramento das Bonificações Tarifárias

O artigo 41º do contrato de serviço público prevê a possibilidade de os Municípios introduzirem alterações ao tarifário em vigor, nomeadamente via reduções, bonificações ou não aplicação da fórmula de atualização tarifária. Nos termos do artigo 61º. Devem os municípios compensar a STCP pelo impacto das referidas reduções. O valor da compensação será apurado em função do número de títulos vendidos e do desconto aplicado, corrigido em função da elasticidade preço da procura, e de acordo com a seguinte fórmula:

$$B_{tarif_n} = \sum Q_t Titx_n \times (P_{Titx_{base}} - P_{Titx_{bonificado}}) \times \sigma$$

Em que

$Q_t Titx_n$ corresponde ao número de títulos X vendidos no ano n

$P_{Titx_{base}}$ corresponde ao preço unitário base do título X

$P_{Titx_{bonificado}}$ corresponde ao preço unitário do título X após bonificação

σ corresponde ao fator associado à elasticidade preço da procura, que se considera de 0,84 para a totalidade do período do contrato³

³ Dado o carácter residual do tarifário monomodal da STCP, elegível para efeito da presente cláusula, é considerado o valor mais elevado estimado por Melo, P. C., Sobreira, N., & Goulart, P. (2019). Estimating the long-run metro demand elasticities for Lisbon: A time-varying approach. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 126, 360-376).



APURAMENTO DAS COMPENSAÇÕES POR OBRIGAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO - RODOVIÁRIO

Relatório sobre os pressupostos e
resultados para o período 2025-2034

Agosto de 2024



CATOLICA
CATÓLICA PORTO BUSINESS SCHOOL

PORTO



CEGEA
CENTRO DE ESTUDOS DE GESTÃO
E ECONOMIA APLICADA

J. F. Pereira

[Signature]

[Signature]

[Signature]

Apuramento das compensações por obrigação de serviço público - rodoviário

Documento elaborado para a STCP

J. P. Vieira
J. P. Vieira
J. P. Vieira

Apuramento das compensações por obrigação de serviço público - rodoviário

*Relatório sobre os pressupostos e resultados
para o período 2025-2034*

Agosto de 2024



CATOLICA
CATÓLICA PORTO BUSINESS SCHOOL
PORTO



CEGEA
CENTRO DE ESTUDOS DE GESTÃO
E ECONOMIA APLICADA

J. Luís

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Autores

Pinto, João [coordenador]

Doutorado em Ciências Empresariais, com especialização em Finanças. Licenciado em Economia e Mestre em Finanças, pela Faculdade de Economia do Porto | Vice-presidente do Centro Regional do Porto da Universidade Católica Portuguesa | Dean da Católica Porto Business School | Professor auxiliar do Departamento de Gestão da Católica Porto Business School.

Pinto, Pedro Ferreira

Licenciado em Economia pela Universidade do Porto e pós-graduado em Ciências Empresariais com especialização em Finanças pela mesma instituição | MBA Executivo da Católica Porto Business School | Diretor de Controlo de Gestão da Universidade Católica Portuguesa

Costa, Catarina (Consultora Externa)

Licenciada em Engenharia e Gestão Industrial pela Universidade de Aveiro e Mestre em Economia da Empresa pela mesma instituição | MBA Executivo da Católica Porto Business School (em curso) | Consultora na TRENMO Engenharia S.A.

DISCLAIMER

Este relatório foi preparado pelo Centro de Estudos de Gestão e Economia Aplicada da Católica Porto em resposta a uma solicitação da STCP. O seu conteúdo é confidencial: o acesso e a sua divulgação são da exclusiva responsabilidade da entidade promotora. As opiniões veiculadas neste documento só responsabilizam os autores e não vinculam a Universidade Católica Portuguesa nem a STCP.

Porto, 2 de agosto de 2024

João Pinto | Pedro Ferreira Pinto | Catarina Costa

ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	10
2. ENQUADRAMENTO	12
3. SOBRE O CAPITAL CASH FLOW E RESPETIVA TAXA DE ATUALIZAÇÃO	14
4. APURAMENTO DAS COMPENSAÇÕES POR OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO	16
O MODELO DE CAPITAL CASH FLOW NO CASO DA STCP	16
PLANO DE INVESTIMENTO	18
CUSTOS DE EXPLORAÇÃO	19
PASSAGEIROS E RECEITA	21
DEPRECIAÇÕES	23
NECESSIDADES DE FINANCIAMENTO	23
BENEFÍCIOS FISCAIS	24
CAPITAL CIRCULANTE	24
TAXA DE INFLAÇÃO	24
5. AS COMPENSAÇÕES POR OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO	25
REGULAMENTO (CE) N.º 1370/2007	25
ORIENTAÇÕES PARA A INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO (CE) N.º 1370/2007 RELATIVO AOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO E RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS	26
DECRETO-LEI N.º 167/2008	26
LEI N.º 50/2012 (REGIME JURÍDICO DA ATIVIDADE EMPRESARIAL LOCAL E DAS PARTICIPAÇÕES LOCAIS)	27
LEI N.º 52/2015 (REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS)	28
NOTAS METODOLÓGICAS	28
6. ANÁLISE DE SENSIBILIDADE DAS COMPENSAÇÕES APURADAS	30
7. CONCLUSÕES	32
8. ANEXO	33

TABELAS

TABELA 1 – COMPENSAÇÃO POR OSP DO MODO RODOVIÁRIO (VALORES EM EUROS)	11
TABELA 2 – PLANO DE INVESTIMENTO PARA O PERÍODO 2025 A 2034	19
TABELA 3 – EVOLUÇÃO DOS KMS DE SERVIÇO POR MODO	20
TABELA 4 – EVOLUÇÃO DO QUADRO DE PESSOAL	21
TABELA 5 – TAXA DE ATUALIZAÇÃO SALARIAL.....	21
TABELA 6 – PREVISÃO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2025-2034	22
TABELA 7 – PREVISÃO DE RECEITA 2025-2034	22
TABELA 8 – TAXAS DE INFLAÇÃO ANUAIS	24
TABELA 9 – RESUMO DOS RESULTADOS DO MODO RODOVIÁRIO (VALORES EM EUROS)	29
TABELA 10 – RESULTADOS DA ANÁLISE DE SENSIBILIDADE DO VAL PARA O PERÍODO 2025-2034	30
TABELA 11 – DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS DE 2025 A 2034	34
TABELA 12 – DECOMPOSIÇÃO DOS CMVMC, FSE E OUTROS GASTOS PARA OS ANOS DE 2025 A 2034	36
TABELA 13 – MAPA DE CAPITAL CASH FLOW DE 2025 A 2034	37

1. Sumário Executivo

1. No seguimento da descentralização promovida pelo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (RJSPTP), e por via do Decreto-Lei n.º 151/2019, estabelecido entre o Estado, a Área Metropolitana do Porto (AMP) e os municípios acionistas da STCP E.I.M. S.A (STCP), o Estado procedeu à transmissão da sua posição no contrato de concessão de serviço público com a STCP para os municípios do Porto, Gondomar, Maia, Matosinhos, Valongo e Vila Nova de Gaia.

2. Na sequência da transmissão da posição no contrato de concessão, o contrato de serviço público celebrado a 8 de agosto de 2014, por um prazo de 10 anos, foi objeto de aditamentos datados 28 de julho de 2017, 10 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2021.

3. Considerando o término do supramencionado contrato de concessão de serviço público a 31 de dezembro de 2024, estabelecido entre a STCP e os municípios na qualidade de autoridades de transporte, pretende-se a reestruturação e renovação desse contrato por um período de dez anos, isto é, a vigorar entre 1 de janeiro de 2025 e 31 de dezembro de 2034. O principal enfoque do novo contrato de concessão será acautelar as mudanças futuras em termos de mobilidade que ocorrerão nestes municípios por via da expansão da rede do Metro do Porto, entrada em operação do BRT da Boavista e o início de um novo contrato de serviço público, em 2030, das linhas intermunicipais da AMP (atual rede UNIR).

4. O novo contrato de concessão da STCP estará em linha com o anterior, ou seja, segundo o Regulamento da Comissão Europeia (CE) n.º 1370/2017, que determina que “... a forma típica de medir o nível de remuneração do capital num contrato de serviço público é considerar a taxa interna de rendibilidade (TIR), em relação ao capital investido, obtida pela empresa ao longo do ciclo de vida do projeto, ou seja, a TIR dos fluxos de caixa decorrentes do contrato”.

5. Entendeu-se como mais adequada a celebração de três contratos distintos, abrangendo cada um deles um conjunto de atividades distintas e não relacionadas da STCP, nomeadamente, o **contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros**, o **contrato de serviço público de passageiros em carro elétrico no Município do Porto** e o **contrato-programa do Museu do Carro Elétrico**.

6. Ainda que as diferentes atividades da STCP sejam reguladas por contratos autónomos, é relevante a avaliação económica e financeira da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, E.I.M. S.A. na sua globalidade, nomeadamente na verificação do cumprimento do previsto na Lei n.º 50/2012 (Regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais).

7. Será produzido um conjunto de quatro relatórios, um para cada um dos contratos referidos no ponto 5, assim como o relatório global que consolida os

impactos económico-financeiros das obrigações de serviço previstas em cada um dos contratos a celebrar, conforme ponto 6 acima.

8. O presente documento apresenta a metodologia, pressupostos e resultados do apuramento das compensações por Obrigações de Serviço Público (OSP) referentes ao contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros.

9. Assim, o valor total previsional apurado para as compensações por OSP referente ao modo rodoviário ascende a um total de 344.067.854 euros, com a seguinte repartição anual:

Tabela 1 –Compensação por OSP do modo rodoviário (valores em euros)

Ano	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Compensações por OSP	32.078.199	33.596.464	33.935.218	34.624.261	35.053.668	34.980.237
Ano	2031	2032	2033	2034	Total	
Compensações por OSP	34.941.362	34.659.976	35.194.717	35.003.751	344.067.854	

10. Estima-se ainda que o valor atual das compensações por OSP, a preços de 2024, atinjam o montante global de 240,6 milhões de euros, o que resulta da atualização do valor anual de compensações por OSP insertas na Tabela 1 a uma taxa de atualização de 7,00%.

2. Enquadramento

Em 8 de agosto de 2014, a STCP celebrou com o Estado um “contrato de serviço público”, tendo por objeto a exploração do serviço público de transporte de passageiros de autocarros. Na sequência da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 82/2016, de 28 de novembro, foi celebrada, a 28 de julho de 2017, adenda a este contrato inicial.

Em agosto de 2019, foi assinado o memorando de entendimento sobre a intermunicipalização da STCP, que deu início ao processo de transferência das competências de autoridades de transporte no âmbito do serviço público prestado pela STCP, do Estado para os seis municípios atualmente acionistas. O Decreto-Lei n.º 151/2019, de 11 de outubro, estabeleceu as condições de transmissão da totalidade das ações representativas do capital social da STCP para os seis municípios e determinou a modificação do contrato de serviço público, de forma a concretizar o novo modelo de gestão previsto.

Esta modificação do contrato de serviço público foi depois vertida em dois aditamentos celebrados entre a STCP e os municípios acionistas, celebrados a 10 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2021. Esses aditamentos não alteraram a validade do contrato inicial, celebrado para vigorar de 1 de janeiro de 2015 a 31 de dezembro de 2024.

Considerando o fim desse mesmo contrato de serviço público a 31 de dezembro de 2024, torna-se necessário proceder à realização dos trabalhos para a renovação e reestruturação do contrato, a vigorar por um período de 10 anos, isto é, até 31 de dezembro de 2034.

Este novo contrato de concessão tem como particularidade o parcelamento do modo rodoviário, do modo ferroviário e do museu do carro elétrico em três contratos distintos. Isto é, o contrato do modo rodoviário englobará a operação das linhas de autocarro, o BRT da Boavista e a estrutura central de suporte da STCP; o contrato do modo ferroviário englobará a operação do carro elétrico; e o contrato do museu do carro elétrico englobará a gestão do museu e a manutenção da infraestrutura localizada em Massarelos. Prevê-se neste modelo que a estrutura central de suporte da STCP mantenha atividade de suporte ao modo ferroviário e operação do museu do carro elétrico, prevendo-se uma remuneração mensal apurada em função do que seria a contratação desses serviços no mercado, sendo esse valor considerado um rendimento do contrato rodoviário.

Com este enquadramento e em resposta à solicitação da administração da STCP, foi desenvolvido um modelo de avaliação do mérito económico da concessão por modo, modelo este alinhado com o preceituado no Regulamento da CE n.º 1370/2007.

Para esse efeito, foi assumido o referido período de 10 anos, a vigorar de 1 de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2034, e o qual incorpora todas as dimensões económicas e financeiras associadas à operação das diferentes atividades atribuídas e desenvolvidas pelas STCP. O modelo em causa permite apurar os

impactos económico-financeiros para cada um dos contratos individualmente considerados.

Ainda que se prevendo três contratos autónomos, o modelo permite ainda avaliar o mérito económico da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A., considerada a globalidade das suas atividades.

Permite-se, desta forma, avaliar o cumprimento dos requisitos previstos na Lei n.º 50/2012, referente ao Regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais. De acordo com as projeções globais efetuadas, tendo subjacentes os pressupostos insertos no modelo de avaliação realizado, não se verifica o incumprimento de nenhuma das condições previstas no Artigo 62, n.º 1, da Lei n.º 50/2012, referente à dissolução das empresas locais, não se prevendo igualmente a necessidade de realização, pelos acionistas, de transferência financeira para equilíbrio dos resultados do exercício.

3. Sobre o *capital cash flow* e respetiva taxa de atualização

É prática generalizada estimar o valor económico de um projeto de investimento a partir do equivalente atual do fluxo de *cash flows* (i.e., fluxos de caixa) futuros que lhe está associado, sendo estes convertidos naquele equivalente atual através de uma taxa de custo de oportunidade do capital ajustada pelo risco e adequada às características do projeto.

A avaliação de um projeto de investimento ou de uma empresa através de uma metodologia baseada em *cash flows* atualizados (CFAs) está, pois, dependente da estimação prévia: (i) dos *cash flows* futuros; e (ii) da taxa de atualização apropriada.

De entre as metodologias baseados em CFAs, a que conhece utilização mais generalizada é o método do *free cash flow*, o qual estima os *cash flows* disponíveis para financiadores do projeto atualizando-os com o custo médio ponderado do capital depois de impostos (*weighted average cost of capital*, ou WACC, na gíria anglo-saxónica).

Esta utilização é particularmente recomendável para projetos ou empresas com estruturas de capital-alvo relativamente pouco agressivas em termos de endividamento, cuja dívida seja de *investment grade rating* e com um nível de alavancagem financeira relativamente estabilizado.

A aplicação do método do *free cash flow* não está, no entanto, isenta de críticas, podendo mesmo revelar-se inadequada sempre que se pretendam avaliar projetos ou empresas com estruturas de financiamento que comportem elevados níveis de endividamento, ou cuja estrutura de capital-alvo não se mantenha relativamente constante ao longo da vida útil económica do projeto, tal como é requerido pelas condições de aplicação do modelo. Como refere, entre outros, Esty (1999), “(...) failure to incorporate the effects of changing leverage or to measure leverage correctly can result in serious valuation errors”.¹

Reconhecidamente, a longa maturidade é uma das características idiossincráticas dos projetos de investimento numa base de concessão. A concessão em análise terá uma vida útil de 10 anos.

No contexto do modelo do *free cash flow*, o custo médio ponderado do capital constitui um estimador adequado da taxa de atualização apropriada, caso a estrutura de capital-alvo do projeto possa ser assumida em *steady state*. Contudo, o custo médio ponderado do capital pode não considerar corretamente o montante de economias fiscais periódicas associadas ao custo do endividamento, sempre que ocorrem resultados operacionais positivos.

¹ Esty, Benjamin (1999). “Improved Techniques for Valuing Large-Scale Projects.” *Journal of Project Finance*, Vol. 5, No. 1, pp. 9 – 25.

Neste enquadramento, o pressuposto da invariabilidade do custo médio ponderado do capital como taxa de atualização pode resultar violado, propondo a literatura da avaliação de decisões de investimento [e.g., Ruback (2002); Kaplan e Ruback (1995)] como uma metodologia alternativa o método do *capital cash flow*.² Neste método, os *cash flows* futuros, estimados considerando o custo do endividamento como um *outflow*, incluem as economias de imposto esperadas. Assim, e contrariamente ao modelo do *free cash flow*, em que os eventuais benefícios fiscais estão refletidos na taxa média ponderada do custo do capital, no modelo do *capital cash flow* tal ajustamento é periodicamente realizado através da reestimação do *cash flow*, incorporando-se por essa via o efeito fiscal induzido pelas modificações observadas na estrutura de capital ao longo do tempo, caso o mesmo exista.

Como as economias fiscais já estão incluídas no *cash flow*, a taxa de atualização apropriada é uma taxa 'antes de impostos', ajustada exclusivamente ao nível de risco dos ativos. Apesar de tratarem de forma distinta os benefícios fiscais, ambos os modelos são algebricamente equivalentes; isto é, a metodologia baseada no *capital cash flow* não é mais do que uma outra forma de avaliar os *cash flows* utilizando os mesmos pressupostos assumidos no contexto da metodologia baseada no *free cash flow*, permitindo embora ultrapassar as limitações indicadas.

À luz do modelo do *capital cash flow*, a taxa de atualização dos *cash flows* de um projeto é a taxa média ponderada do custo do capital antes de impostos, a qual é equivalente à taxa de retorno esperada dos ativos (K_A), estimada através de:

$$K_A = r_F + \beta_A(r_M - r_F)$$

em que,

K_A = Taxa de retorno esperada dos ativos.

r_F = Taxa isenta de risco.

r_M = Taxa de retorno da carteira de mercado.

$r_M - r_F$ = Prémio de risco de mercado (p_M).

β_A = Coeficiente de risco sistemático do ativo (risco de negócio; beta do ativo).

A taxa de retorno esperada dos ativos revela-se apropriada para a atualização dos *capital cash flows* na medida em que, sendo uma taxa antes de impostos, os efeitos fiscais associados ao custo do endividamento, caso existam, encontram-se refletidos nos próprios *cash flows* e não na taxa de atualização. Acresce que a taxa de retorno esperada dos ativos, sendo função da dimensão temporal do valor do dinheiro, do prémio de risco de mercado e do coeficiente de risco sistemático dos ativos, não é influenciada por variações na estrutura de capital, o que permite acomodar uma eventual variabilidade temporal da estrutura de capital do projeto.

² Kaplan, Steven e Richard Ruback (1995). "The Valuation of Cash Flow Forecasts: An Empirical Analysis". *Journal of Finance* 50(4): 1059-1093. Ruback, Richard (2002). "Capital Cash Flow: A Simple Approach to Valuing Risky Cash Flows." *Financial Management*, pp. 5 - 30.

4. Apuramento das compensações por obrigações de serviço público

O modelo de *capital cash flow* no caso da STCP

O modelo desenvolvido para o apuramento das compensações por OSP contém a previsão do *cash flow* (ou fluxo de caixa) anual da STCP construído com base em pressupostos de oferta e respetivos gastos, procura e respetiva receita, investimento e respetivas depreciações.

O *cash flow* no ano n , CF_n , é dado pela fórmula:

$$CF_n = (OSP_{transp_n} + B_{tarif_n} + VSP_n + OR_n) - G_n - A\&D_n - IR_n + A\&D - VCC_n - CAPEX_n + BF_n$$

Onde,

OSP_{transp_n} , Compensação por OSP de transporte no ano n

B_{tarif_n} , Bonificações tarifárias no ano n^3

VSP_n , Vendas e serviços prestados (receitas tarifárias)

OR_n , Outros rendimentos no ano n

G_n , Gastos no ano n

$A\&D_n$, Amortizações e depreciações

IR_n , Imposto sobre o rendimento no ano n , apurado sobre o resultado após dedução das $A\&D_n$

VCC_n , Variação do capital circulante no ano n^4

$CAPEX_n$, Investimento (líquido de subsídios ao investimento) no ano n

³ A verba referente a estas bonificações corresponde ao apuramento do efeito financeiro das reduções de tarifa no tarifário monomodal da STCP, apuradas em função do produto entre o número de títulos e o desconto aplicado, considerando uma elasticidade preço da procura -0,84 (dado o carácter residual deste tarifário consideramos o valor mais elevado estimado por Melo, P. C., Sobreira, N., & Goulart, P. (2019). Estimating the long-run metro demand elasticities for Lisbon: A time-varying approach. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 126, 360-376.)

⁴ A variação do capital circulante do ano n é apurada com base na seguinte fórmula: (+) variação das contas a receber entre o ano n e o ano $n-1$ (+) variação de inventários entre o ano n e o ano $n-1$ (-) variação das contas a pagar entre o ano n e o ano $n-1$.

BF_n , Benefícios fiscais no ano n^5

Este *cash flow* designa-se por *capital cash flow* e significa *cash flow* disponível para remunerar os ativos da concessão, considerando eventuais benefícios fiscais associados ao financiamento do investimento por endividamento. A taxa correta para atualizar estes *cash flows* é a taxa de retorno esperada dos ativos, a qual tem subjacente apenas o risco das atividades subjacentes à concessão.

À luz do modelo do *capital cash flow*, a taxa de atualização dos *cash flows* de um projeto é a taxa média ponderada do custo do capital antes de impostos, a qual é equivalente à taxa de retorno esperada dos ativos (K_A). No caso em concreto foi considerada uma taxa de retorno esperada dos ativos de 7,00%. Sendo as compensações por OSP apuradas de forma a que o VAL seja zero nos 10 anos considerados, esta taxa de 7,00% é a TIR associada a este contrato de serviço público.

A taxa de atualização considerada é apurada com base na seguinte fórmula:

$$K_A = r_F + \beta_A(r_M - r_F)$$

em que,

r_F = Taxa isenta de risco, obtida pela yield das obrigações de tesouro portuguesas a 10 anos (seleção de prazo tendo em conta a maior liquidez destes ativos financeiros neste prazo), no valor de 3,16%.

r_M = Taxa de retorno da carteira de mercado.

$r_M - r_F$ = Prémio de risco de mercado (p_M), no valor de 5,57%.

β_A = Coeficiente de risco sistemático do ativo (risco de negócio; beta do ativo). Alexander et al. (1999, 13, table 3-3) estima o coeficiente de risco sistemático dos activos (β_A) para uma amostra de operadores de autocarros em 0,78. Alexander et al. (1996, 29, table 6.5) propõe um β_A de 0,60 para países que classifica como dispondo de um regime regulatório com práticas disciplinadoras de nível intermédio. Para efeitos de determinação da taxa de atualização adotou-se a média daquelas duas estimativas: 0,69.⁶

A variação dos gastos operacionais, e oferta de serviço público, é relativamente constante ao longo do período do contrato, o que não acontece com as amortizações que sofrem variações muito significativas, fruto do esforço de renovação de frota, sobretudo na primeira metade do contrato.

⁵ Os benefícios fiscais do ano n correspondem à poupança fiscal, obtida pela concessionária, associada aos encargos financeiros do endividamento. Se tal montante não for evidenciado pela STCP, pode ser apurado pela multiplicação da taxa de imposto pelos encargos financeiros (juros e outros custos financeiros) do ano n .

⁶ Alexander, Ian; Estache, Antonio; and Oliveri, Adele (1999). "A Few Things Transport Regulators Should Know About Risk and the Cost of Capital." World Bank, Working Paper, No. 2151. Alexander, Ian; Mayer, Colin; and Weeds, Helen (1996). "Regulatory Structure and Risk and Infrastructure Firms: An International Comparison." World Bank, Working Paper, No. 1698.

Assim, procurou-se atenuar essa variabilidade, através de um fator corretivo α , tendo-se considerado um fator de 0,75 para a componente operacional e de 0,25 para a componente associada à atividade de investimento

Desta forma, apuram-se as compensações por OSP para o ano de 2025, atualizadas anualmente tendo em conta um coeficiente de atualização para cada ano n , função da variação dos gastos operacionais (custos variáveis, medidos através da produção quilométrica) e das depreciações (custos fixos), considerando o ano de 2025 como referência.

O coeficiente de atualização é dado pela seguinte fórmula:

$$f_{OSPn} = 1 + \left[\left(\frac{vkm_n - vkm_{2025}}{vkm_n} \right) * 0,75 + \left(\frac{A\&D_n - A\&D_{2025}}{A\&D_n} \right) * 0,25 \right]$$

Onde,

vkm_n veículos * km do serviço público rodoviário do ano n , incluindo autocarro e BRT

$A\&D_n$, amortizações e depreciações do ano n dos ativos afetos ao contrato de serviço público rodoviário.

No caso concreto do contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, as atividades integrantes do mesmo serão o serviço de transporte em modo autocarro e o BRT da Boavista e atividades de suporte.

Dada a dimensão da operação rodoviária, e o carácter (e dimensão) acessória das atividades subjacentes ao contrato de serviço público de passageiros em carro elétrico no Município do Porto e ao contrato-programa do Museu do Carro Elétrico (estes últimos celebrados apenas com o Município do Porto), assume-se a afetação ao contrato rodoviário de toda a estrutura central da STCP, composta por todos os serviços administrativos e de apoio às operações.

Para efeitos das projeções por contrato, assume-se que o suporte às atividades dos contratos ferroviário e museu será assegurado mediante contrapartida de um *fee* anual de gestão, que será considerado proveito do contrato rodoviário e gastos dos outros contratos, sendo neutro na perspetiva da STCP.

Plano de Investimento

O plano de investimentos para o período de 2025 a 2034 contempla um conjunto de investimentos referentes à rede de autocarro, infraestruturas e investimentos comuns a todos os modos, associados à estrutura da própria empresa STCP. Em termos globais, o plano de investimento do período a que respeita o contrato de serviço público ascende a cerca de 109 milhões de euros, tal como consta da Tabela 2.

Tabela 2 – Plano de investimento para o período 2025 a 2034

Plano de Investimento (em euros)	Total
Operação Autocarros	88.320.200
Autocarros, Baterias e Postos Carregamento	62.035.000
Autocarros Elétricos Standard (20 em 25)	8.000.000
Autocarros Gás Articulados (10 em 25, 25 em 26 e 25 em 27)	24.000.000
Autocarros Elétricos Dois Pisos (22 em 28)	16.500.000
Carregadores Duplos	1.920.000
Aquisição de Baterias Autocarros Elétricos	11.615.000
Infraestruturas Carregadores Autocarros Elétricos	950.000
Postos transformação para carregadores de autocarros elétricos na Via Norte	950.000
Estação de Recolha Francos	3.000.000
Requalificação do edifício da Estação Recolha Francos	3.000.000
Estação de Recolha Areosa e Via Norte	10.966.400
Empreitada oficinas Areosa	2.000.000
Empreitada estruturas metálicas para os fotovoltaicos Areosa e Via Norte	5.622.500
Separadores e alteração layout estacionamento incluindo pintura pavimentos	684.700
Instalação elétrica e iluminação estrutura apoio painéis fotovoltaicos estacionamento	2.659.200
Painéis Fotovoltaicos Francos	5.500.000
Outros Projetos de Apoio Rodoviário	5.868.800
Comuns STCP	20.639.100
Projetos de Inovação e outros	12.022.000
Software e Equipamento Informático	3.504.000
Equipamento Oficial e Administrativo	2.200.000
Outros Projetos	2.913.100
Total Plano Investimento 2025-2034	108.959.300

Não foi considerada a atribuição de qualquer montante de subsídios ao investimento não reembolsáveis, ou seja, assumiu-se que a totalidade do custo de investimento seria suportado pelos municípios contraparte do contrato de obrigações de serviço público, através das compensações aí previstas.

No caso de, no decurso do prazo do contrato, a STCP se candidatar a algum dos investimentos previstos a financiamento, obtendo subsídios ao investimento não reembolsáveis, no modelo de *capital cash flow* deverá passar a considerar-se o investimento líquido destes subsídios.

Custos de Exploração

Foram consideradas as projeções preparadas pela STCP para a generalidade das rubricas e, após análise de sensibilidade das mesmas e aferição da sua consistência,

consideradas no modelo de projeção. Apresentam-se, de seguida, os principais pressupostos subjacentes à projeção de custos (*vide* Tabela 3 com valores anuais estimados para a oferta comercial):

1. Projeta-se uma oferta do modo autocarro estável ao longo de todo o período de concessão⁷, sendo considerada uma redução marginal da oferta de 2025 face ao valor previsto para 2024 (-0,35%) e uma subida de 1,2% no volume de oferta de 2026 face ao valor projetado para 2025, mantendo-se constante até 2029, ano em que se prevê uma redução de 1,1%, estabilizando novamente o volume de oferta comercial.
2. Projeta-se o arranque da operação do modo BRT em 2025, prevendo-se uma oferta comercial estável ao longo de todo o período contratual. O início da operação comercial deste modo está dependente da disponibilização da infraestrutura pela Metro do Porto, sendo que um eventual atraso originará um adiamento no arranque da operação comercial e, portanto, menor produção no ano de abertura do serviço.

Tabela 3 – Evolução dos kms de serviço por modo

Kms de Serviço	2025	2026	2027	2028	2029
Veículos km - Autocarro	23.586.912	23.870.881	23.870.881	23.870.881	23.870.881
Veículos km - BRT Boavista	853.488	853.488	853.488	853.488	853.488
Veículos km - Totais	24.440.400	24.724.369	24.724.369	24.724.369	24.724.369
Kms de Serviço	2030	2031	2032	2033	2034
Veículos km - Autocarro	23.603.059	23.603.059	23.603.059	23.603.059	23.603.059
Veículos km - BRT Boavista	853.488	853.488	853.488	853.488	853.488
Veículos km - Totais	24.456.547	24.456.547	24.456.547	24.456.547	24.456.547

3. A generalidade do Custo das Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas (CMVMC) e dos Fornecimentos e Serviços Externos (FSEs) evoluem à taxa de inflação, sendo exceções a esta regra as comissões de venda e validação dos títulos de transporte Andante cuja remuneração é função do volume de procura e receita gerada, e algumas rubricas de manutenção ou trabalhos especializados. Refletindo a aquisição, para renovação da frota, de 60 autocarros a gás natural e 42 a eletricidade regista-se uma alteração no perfil de consumo de combustíveis da frota de autocarros.

⁷ Da manutenção da oferta, a par do aumento de procura que analisaremos no ponto seguinte, resulta uma subida implícita da taxa de ocupação e, por inerência, da taxa de cobertura dos custos operacionais.

4. No que se refere a Gastos com Pessoal, é previsto pela STCP um reforço do quadro com contratação de 48 efetivos para o modo BRT, sendo os efetivos associados à operação Autocarro, assim como à estrutura central de suporte, estáveis ao longo do período das projeções. Estima-se um efetivo total afeto ao contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros de 1.456 efetivos entre 2026 e 2034 (menos 9 efetivos no ano de 2025, *vide* Tabela 4).

Tabela 4 – Evolução do quadro de pessoal

Ano	2025	2026	2027	2028	2029
Efetivo Médio Autocarro	1.247	1.257	1.257	1.257	1.257
Efetivo Médio BRT Boavista	48	48	48	48	48
Efetivo Médio Estrutura	152	151	151	151	151
Efetivo Médio Total	1.447	1.456	1.456	1.456	1.456
Ano	2030	2031	2032	2033	2034
Efetivo Médio Autocarro	1.257	1.257	1.257	1.257	1.257
Efetivo Médio BRT Boavista	48	48	48	48	48
Efetivo Médio Estrutura	151	151	151	151	151
Efetivo Médio Total	1.456	1.456	1.456	1.456	1.456

5. É considerada uma taxa de atualização salarial de acordo com a tabela infra.

Tabela 5 – Taxa de Atualização Salarial

Ano	2025	2026	2027	2028	2029
Taxa de Atualização Salarial	4,70%	4,60%	4,60%	4,60%	2,00%
Ano	2030	2031	2032	2033	2034
Taxa de Atualização Salarial	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

Passageiros e Receita

As projeções de procura da operação de autocarro foram preparadas tendo por base dados históricos, corrigidos pelo efeito das alterações nos padrões de mobilidade que poderão advir de uma nova rede de autocarro STCP, o início de operação da extensão da linha Amarela e da linha Rosa da Metro do Porto, do BRT Boavista (2025), o início de operação da linha Rubi (2026) e do início de um novo contrato de serviço público referente às linhas municipais, intermunicipais e inter-

regionais contratualizadas pela AMP, ou seja, a rede UNIR (2030). A Tabela 6 apresenta a evolução do número de passageiros entre 2025 e 2034.

Tabela 6 – Previsão de passageiros transportados 2025-2034

Passageiros	2025	2026	2027	2028	2029
Autocarro	70.983.436	72.543.653	73.757.817	73.975.698	74.171.791
BRT Boavista	6.220.148	6.431.433	6.462.131	6.480.379	6.491.206
Total	77.203.584	78.975.086	80.219.948	80.456.077	80.662.997
Passageiros	2030	2031	2032	2033	2034
Autocarro	75.276.586	75.405.242	75.509.454	75.593.865	75.662.238
BRT Boavista	6.500.868	6.504.669	6.506.920	6.508.252	6.509.040
Total	81.777.453	81.909.911	82.016.374	82.102.117	82.171.278

A previsão de receita assume a estabilidade do perfil de utilização do sistema rodoviário, ou seja, assume a manutenção da receita por passageiro km prevista no orçamento da STCP para 2024, prevendo-se uma atualização tarifária à taxa de inflação.

A tabela infra (Tabela 7) retrata a evolução da receita total, incluindo as compensações tarifárias.

Tabela 7 – Previsão de Receita 2025-2034

Receita (em euros)	2025	2026	2027	2028	2029
Autocarro	51.990.915	54.157.423	56.014.557	57.303.624	58.604.634
Bilheteira	40.190.411	41.865.180	43.300.796	44.297.281	45.302.997
Compensações Tarifárias	11.800.505	12.292.242	12.713.760	13.006.343	13.301.636
BRT Boavista	3.774.971	3.989.069	4.088.271	4.181.812	4.272.575
Bilheteira	2.918.156	3.083.660	3.160.346	3.232.656	3.302.818
Compensações Tarifárias	856.814	905.409	927.925	949.156	969.757
Total	55.765.886	58.146.491	60.102.828	61.485.437	62.877.208
Receita (em euros)	2030	2031	2032	2033	2034
Autocarro	61.156.356	62.486.097	63.823.903	65.173.157	66.536.747
Bilheteira	47.275.549	48.303.476	49.337.637	50.380.647	51.434.739
Compensações Tarifárias	13.880.807	14.182.622	14.486.267	14.792.510	15.102.007
BRT Boavista	4.364.513	4.454.407	4.545.067	4.636.917	4.730.228
Bilheteira	3.373.889	3.443.379	3.513.462	3.584.465	3.656.597
Compensações Tarifárias	990.624	1.011.027	1.031.605	1.052.452	1.073.631
Total	65.520.869	66.940.504	68.368.970	69.810.074	71.266.975

Assume-se que a estrutura central de suporte da STCP, cujos resultados e investimentos são integrados contrato rodoviário, prestará serviços equivalentes às operações de transporte de passageiros em carro elétrico e do museu do carro elétrico, sendo cobrado um *fee* de gestão anual global de 240.000 euros anuais (atualizado à taxa de inflação), valor apurado com referência ao que seria a contratação desses serviços no mercado.

A atividade da STCP contempla ainda um conjunto de atividades acessórias, nomeadamente (i) exploração de publicidade em equipamentos afetos à operação rodoviária (autocarros e abrigos), efetuada ao abrigo de contrato de concessão celebrado após procedimento concorrencial de consulta ao mercado e (ii) arrendamento para rentabilização de ativos detidos pela STCP, mas atualmente não utilizados na operação.

Depreciações

São consideradas as depreciações dos ativos existentes e os ativos a adquirir afetos à operação de autocarro e comuns, bem como os ativos relacionados com o BRT adquiridos pela STCP, tendo por base o período de vida útil utilizado e divulgado pela STCP nas suas demonstrações financeiras.

De notar que estas depreciações não relevam para o apuramento das compensações por obrigações de serviço público uma vez que estas são apuradas em função do modelo de *capital cash flow*⁸, para o qual releva o esforço de investimento e não o seu reflexo contabilístico via depreciações.

Necessidades de Financiamento

As necessidades de financiamento são definidas no modelo em função das atividades de investimento e de exploração desenvolvidas. Tais necessidades consubstanciam-se nos montantes de financiamento anuais necessários à exploração da concessão, os quais originam uma componente de dívida no Balanço da STCP. Estima-se a necessidade de recurso a financiamento nos primeiros anos da concessão em resultado da concentração de investimento nesse período.

⁸ As depreciações têm apenas um efeito indireto no apuramento do imposto do período e na geração dos benefícios fiscais.

Benefícios Fiscais

Eventuais custos de financiamento suportados pela STCP no decurso da sua atividade corrente, gerarão economias fiscais associadas ao custo do endividamento.

As depreciações, líquidas de imputação de subsídios ao investimento, permitem dedutibilidade à matéria coletável. Neste âmbito, considerou-se uma taxa marginal de imposto de 23,5%.

Uma vez que as atividades abrangidas pelos contratos de obrigações de serviço público do modo Ferroviário e do Museu são acessórias, e em termos financeiros de impacto reduzido, assumiu-se que a totalidade dos benefícios fiscais gerados por eventuais custos de financiamento da STCP seriam integralmente consideradas no contrato de obrigações de serviço público do modo rodoviário.

Capital Circulante

A variação do capital circulante do ano n é apurada com base na seguinte fórmula:
 (+) variação das contas a receber entre o ano n e o ano $n-1$ (+) variação de inventários entre o ano n e o ano $n-1$ (-) variação das contas a pagar entre o ano n e o ano $n-1$.

Taxa de Inflação

As projeções de inflação consideradas estão alinhadas, a partir de 2027, com o cenário de estabilidade de preços definido pelo critério de convergência consagrado no Pacto de Estabilidade e Crescimento para a Zona Euro; isto é, 2% (dois por cento) ao ano. Para os anos de 2025 e 2026 são consideradas previsões de taxa de inflação do Fundo Monetário Internacional.

Tabela 8 – Taxas de inflação anuais

Ano	2025	2026	2027	2028	2029
Taxa de Inflação	2,50%	2,20%	2,00%	2,00%	2,00%
Ano	2030	2031	2032	2033	2034
Taxa de Inflação	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%	2,00%

5. As compensações por obrigações de serviço público

O cálculo das obrigações de serviço público obedece a princípios metodológicos e jurídicos que limitam o âmbito, o perímetro e o modelo para a sua determinação. O modelo de cálculo teve em consideração o disposto nos seguintes normativos:

- 1) Regulamento (CE) n.º 1370/2007;
- 2) Orientações para a interpretação do regulamento (CE) n.º 1370/2007, relativa aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros;
- 3) Decreto Lei n.º 167/2008;
- 4) Lei n.º 50/2012;
- 5) Lei n.º 52/2015.

Regulamento (CE) N.º 1370/2007

Estabelece que devem ser definidas “claramente as obrigações de serviço público que os operadores de serviço público devem cumprir e as zonas geográficas abrangidas”, estabelecendo “antecipadamente e de modo objetivo e transparente: i) os parâmetros com base nos quais deve ser calculada a compensação, se for caso disso, e ii) a natureza e a extensão dos direitos exclusivos eventualmente concedidos, por forma a evitar sobrecompensações...”

Determina que “a compensação não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público. As incidências devem ser avaliadas comparando a situação em que é executada a obrigação de serviço público com a situação que teria existido se a obrigação não tivesse sido executada”.

Estabelece ainda que “para calcular as incidências financeiras líquidas, a autoridade competente deve tomar como um referencial as seguintes regras: custos incorridos em relação a uma obrigação de serviço público ou a um conjunto de obrigações de serviço público impostas pela autoridade ou autoridades competentes, incluídas num contrato de serviço público e/ou numa regra geral, menos as incidências financeiras positivas geradas na rede explorada ao abrigo da obrigação ou obrigações de serviço público em causa, menos as receitas decorrentes da aplicação o tarifário ou quais outras receitas de correntes do cumprimentos da obrigação de serviço público em causa, mais um lucro razoável, igual ao efeito financeiro líquido.”

Define que “por lucro razoável, entende-se uma taxa de remuneração do capital que seja habitual no setor num determinado Estado-Membro, e que deve ter em conta o risco, ou a

inexistência de risco, incorrido pelo operador de serviço público devido à intervenção da autoridade pública.”

Orientações para a interpretação do regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros

Definição da OSP:

“Normalmente, mas não exclusivamente, as obrigações de serviço público constituem imposições concretas ao operador do serviço público em questão, por exemplo a respeito da frequência e da qualidade do serviço, do serviço de pequenas estações intermédias que poderiam não ter interesse comercial para o operador ou da prestação do serviço a horas muito matutinas ou vespertinas. A título de exemplo, a Comissão considera que os serviços a classificar de serviços públicos terão de servir os cidadãos ou ser do interesse de toda a sociedade.”

(...)

“O âmbito geográfico dos contratos de serviço público deverá permitir às autoridades competentes otimizar os aspetos económicos dos serviços de transporte público explorados sob a sua responsabilidade, incluindo, se for o caso, os efeitos de rede aos níveis local, regional e infranacional. Estes efeitos propiciam a prestação economicamente eficiente dos serviços de transporte público, graças ao financiamento cruzado entre os serviços rentáveis e os não-rentáveis. As autoridades competentes ficam assim em melhor situação para realizar os objetivos da política de transportes e garantir ao mesmo tempo, quando necessário, condições que possibilitem uma concorrência efetiva e leal na rede, designadamente para alguns serviços de alta velocidade. ”

Estabelece que a “a forma típica de medir o nível de remuneração do capital num contrato de serviço público é considerar a taxa interna de rentabilidade (TIR), em relação ao capital investido, obtida pela empresa ao longo do ciclo de vida do projeto, ou seja, a TIR dos fluxos de caixa decorrentes do contrato.”

Decreto-Lei n.º 167/2008

O artigo 6.º determina que “O cálculo da indemnização compensatória deve ter em consideração:

- Os custos incorridos com a prestação do serviço de interesse geral;
- Os proveitos resultantes do cumprimento das obrigações do serviço de interesse geral, de outros serviços de interesse geral desenvolvidos pela entidade e ou provenientes de outras atividades fora do âmbito de interesse geral;

- *O lucro razoável correspondente à remuneração do capital investido na atividade de prestação de serviço de interesse geral, líquido das contribuições do Estado, se as houver, que leve em consideração o grau de risco inerente à prestação pela empresa do serviço de interesse geral."*

O artigo 6.º, n.º 2 e 3 consideram que todos os custos incorridos com a prestação do serviço de interesse geral, designadamente:

- *"Os custos variáveis ocasionados pela prestação do serviço; a parte dos custos fixos comuns inerente à prestação do serviço de interesse geral, caso a entidade exerça outras atividades;*
- *Custos relacionados com investimentos, nomeadamente os que respeitem a infraestruturas, podem ser tomados em consideração quando necessários para a prestação do serviço de interesse geral e na parte em que os investimentos em causa não tenham sido objeto de financiamento público. "*

Já no artigo 6.º, n.º 4, pode ler-se que *"os proveitos a tomar em consideração devem ser todos os proveitos que decorrem da prestação do serviço de interesse geral, podendo ser acordada a afetação, no todo ou em parte, ao financiamento do serviço de interesse geral dos lucros obtidos com outras atividades"*.

Lei n.º 50/2012 (Regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais)

O artigo 40º, nos números 1 e 2 determina que:

"1 - As empresas locais devem apresentar resultados anuais equilibrados

2 - (...) no caso de o resultado líquido antes de impostos se apresentar negativo, é obrigatória a realização de uma transferência financeira a cargo dos sócios, na proporção da respetiva participação social, com vista a equilibrar os resultados do exercício em causa."

O artigo 62º determina, nos termos do número 1 que:

"1 - Sem prejuízo do disposto no artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais, as empresas locais são obrigatoriamente objeto de deliberação de dissolução, no prazo de seis meses, sempre que se verifique uma das seguintes situações".

Os números seguintes do referido artigo identificam um conjunto de critérios a serem avaliados anualmente na perspetiva global da STCP e não do contrato de serviço público em concreto.

Conforme descrito no presente documento, o equilíbrio da concessão é realizado numa perspetiva plurianual, com base em fluxos financeiros medidos através da metodologia de *capital cash flow*.

De acordo com as projeções globais efetuadas, não se prevê o incumprimento de qualquer das condições elencadas.

Acresce que igualmente não se prevê, nos termos do artigo 40º acima citado, a necessidade de realização de transferências financeiras adicionais por parte dos acionistas uma vez que se estimam, em todo o período das projeções, resultados antes de impostos positivos.

Lei n.º 52/2015 (Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros)

Revogando a Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro, e o Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948).

Nos termos do artigo 3º:

- Número 1, *“São extintas as Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto”;*
- Número 3, *“É transferida para as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto a titularidade de todos os direitos, obrigações e posições jurídicas, independentemente da sua fonte ou natureza, que se encontrem afetos ou sejam necessários ao exercício das suas atribuições e competências”.*

Notas Metodológicas

Do disposto nos regulamentos resultam as seguintes restrições/orientações metodológicas:

- 1) O cálculo das compensações por OSP deve ter em consideração os custos, proveitos e lucro razoável associado à prestação do serviço;
- 2) Por custos devem ser entendidos custos variáveis, custos fixos, nomeadamente, e, caso se apliquem, investimentos necessários para a prestação do serviço;
- 3) Os proveitos devem incluir os ganhos associados a atividades que possam não estar cobertas pela definição de OSP, para evitar sobrecompensação;
- 4) O lucro razoável deve ser uma taxa de remuneração do capital que seja habitual no setor e que considera o nível de risco associado à atividade, e deve ser aferido por via da taxa interna de rentabilidade (TIR);
- 5) Os resultados líquidos anuais não devem violar a condição de exceder dois exercícios consecutivos com valores anuais negativos.

Para responder ao exigido, é necessário um modelo que:

- Avalie globalmente o serviço, contabilizando não apenas gastos operacionais diretos (custos variáveis) mas, também, investimento (custos fixos);

- Considere a contribuição (positiva) de outras atividades não diretamente relacionadas com o serviço de interesse geral, por forma a garantir a ausência de subsidiação cruzada e evitar situações de sobrecompensação;
- Assegure uma situação de equilíbrio no global da concessão, i.e., nos 10 anos assumidos para duração de contrato, com uma TIR adequada.

O modelo desenvolvido contém uma previsão dos *cash-flows* e demonstração de resultados das atividades contempladas no contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, sendo construído com base em pressupostos de oferta, procura e investimento, descritos no presente documento.

Este modelo implica, tal como obrigatoriamente definido nos regulamentos, a existência de um modelo de revisão/ajuste da compensação que deverá ser calculado anualmente e que permitirá ajustar o valor a eventuais alterações de proveitos, gastos (p.e., variações de produção), inflação, etc. O modelo desenvolvido, deverá constituir a base para essa revisão que, em função dos resultados reais apurados, poderá conduzir a uma revisão dos valores das compensações por OSP, o que corresponderá ao montante necessário para que o *capital cash flow* real, que será apurado com base no mapa Demonstração de Fluxos de Caixa das atividades subjacentes, corresponda ao valor anual previsto para cada um dos anos das projeções.

A Tabela 9 apresenta, então, o valor anual das compensações por OSP necessárias para que a concessão tenha um VAL igual a zero e, desta forma, seja assegurada uma TIR igual à taxa de retorno exigida (taxa de retorno que mede apenas o risco operacional da STCP, através da consideração do beta do ativo).

Tabela 9 – Resumo dos Resultados do Modo Rodoviário (valores em euros)

Ano	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Compensações por OSP	32.078.199	33.596.464	33.935.218	34.624.261	35.053.668	34.980.237
Ano	2031	2032	2033	2034	Total	
Compensações por OSP	34.941.362	34.659.976	35.194.717	35.003.751	344.067.854	

6. Análise de sensibilidade das compensações apuradas

Qualquer análise de sensibilidade assenta, essencialmente, na seleção das variáveis e parâmetros de avaliação “críticos”, aquelas cujas variações, positivas ou negativas em relação ao valor utilizado como melhor estimativa no caso de referência (Cenário Base), têm um efeito mais pronunciado nos indicadores de avaliação (VAL e TIR) apresentados. Por outras palavras, pretende-se determinar, a partir do Cenário Base, para o qual o VAL é igual a zero e a TIR igual à taxa de atualização, qual seria o valor adicional (cenários pessimistas) ou a redução do valor (cenários otimistas) atual das compensações por OSP a aportar pelos Municípios à STCP para que esta tenha equilíbrio financeiro; i.e., para que o VAL da concessão seja zero. De seguida, apresenta-se uma avaliação do impacto que variações positivas ou negativas de 2% sobre tais variáveis revelam ter nos indicadores de avaliação (Tabela 10). As variáveis críticas identificadas e contempladas no âmbito desta análise de risco são as seguintes:

- Investimento (CAPEX);
- Receita;
- Gastos com o Pessoal;
- FSEs.

As variações abaixo indicadas são consideradas em todos os anos de projeção, isto é, de 2025 a 2034. Ver Anexo, onde se apresenta o detalhe da evolução destas variáveis para o Cenário Base.

Tabela 10 – Resultados da análise de sensibilidade do VAL para o período 2025-2034

Análise de sensibilidade	Cenário Base	Redução de 2º. Receita	Aumento de 2º. Receita	Redução de 2º. FSEs	Aumento de 2º. FSEs
VAL	0	-8.536.343	8.066.155	4.684.992	-4.946.854
TIR	7,00%	3,46%	10,27%	8,92%	4,96%
Análise de sensibilidade	Redução de 2º. Gastos Pessoal	Aumento de 2º. Gastos Pessoal	Redução de 2º. CAPEX	Aumento de 2º. CAPEX	Cenário Pessimista
VAL	6.138.356	-6.471.792	1.721.065	-1.721.065	-22.000.285
TIR	9,50%	4,32%	7,73%	6,31%	-2,35%

O cenário pessimista corresponde à conjugação de todas as variações negativas simuladas, nomeadamente, redução de 2% na receita e aumento de 2% dos custos operacionais e montante de investimento. Constatase haver uma forte sensibilidade dos resultados aos cenários de receita e de gastos com o pessoal.

A comparação do impacto das variações em custos com pessoal e em fornecimentos e serviços externos, permite constatar um maior impacto na primeira tipologia de gastos, o que resulta do maior peso na estrutura de gastos operacionais da STCP e peso nas receitas geradas pelo serviço de transporte de passageiros.

A verificar-se o cenário pessimista, constata-se que os municípios acionistas teriam de transferir para a STCP, a preços de 2024 e para o horizonte do contrato de concessão, um valor adicional de 22,0 milhões de euros.

7. Conclusões

Considerando o término do atual contrato de serviço público da STCP a 31 de dezembro de 2024, foi solicitado pelo Conselho de Administração da Empresa o apoio na preparação de um novo contrato de serviço público para um período adicional de 10 anos, i.e., a vigorar de 1 de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2034.

O principal enfoque do novo contrato de concessão será acautelar as mudanças futuras em termos de mobilidade que irão ocorrer nestes municípios, por via da expansão da rede do Metro do Porto, entrada em operação do BRT da Boavista e do BRT de Matosinhos e o início de um novo contrato de serviço público, em 2030, das linhas intermunicipais da AMP (atual rede UNIR).

Entendeu-se como mais adequada a celebração de três contratos distintos, abrangendo cada um deles um conjunto de atividades distintas e não relacionadas da STCP, nomeadamente, o contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, o contrato de serviço público de passageiros em carro elétrico no Município do Porto e o contrato-programa do Museu do Carro Elétrico. O presente relatório apresenta a metodologia, pressupostos e resultados desse apuramento para o contrato de serviço público de transporte rodoviário de passageiros.

O novo contrato de concessão da STCP estará em linha com o anterior, ou seja, segundo o Regulamento da Comissão Europeia (CE) n.º 1370/2017, que determina que “... a forma típica de medir o nível de remuneração do capital num contrato de serviço público é considerar a taxa interna de rentabilidade (TIR), em relação ao capital investido, obtida pela empresa ao longo do ciclo de vida do projeto, ou seja, a TIR dos fluxos de caixa decorrentes do contrato”.

Resultado das opções metodológicos e dos pressupostos assumidos, e face ao perfil anual de investimento, resulta uma variabilidade anual necessária para acompanhamento dos níveis de investimento anual. Dado o fator de ajustamento anual das compensações descrito no capítulo 4, as compensações por OSP apresentam alguma estabilidade anual durante o período das projeções, exigindo algum nível de endividamento à STCP na primeira metade do contrato, uma vez que aí se encontra o esforço de investimento, em particular com a renovação da frota de autocarro. Estima-se que o valor atual das compensações por OSP, a preços de 2024, atinjam o montante global de 240,6 milhões de euros, dos quais cerca de 36% decorrentes do plano de investimento descrito no capítulo 4.

8. Anexo

Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large stylized 'A' or 'V' shape, a signature that appears to be 'V. S.', and a signature that appears to be 'J. S.'.

Tabela 11 – Demonstração de resultados de 2025 a 2034

Demonstração de Resultados	2025	2026	2027	2028	2029
Rendimentos					
Vendas e Serviços Prestados	43.108.567	44.948.841	46.461.143	47.529.945	48.605.815
Comparticipações Passes Sociais e PART	12.657.319	13.197.651	13.641.685	13.955.499	14.271.393
Compensações OSP (contrato e acertos)	32.078.199	33.596.464	33.935.218	34.624.261	35.053.668
Imputação de Subsídios ao Investimento	1.928.091	1.846.070	1.623.201	1.611.454	1.608.598
Aumentos/Reduções de Justo Valor	0	0	0	0	0
Outros Rendimentos e Ganhos	1.714.845	1.822.879	1.831.840	1.863.623	1.900.895
Ganhos/Perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	0	0	0	0	0
Fornecimentos e Serviços Externos	-19.663.864	-20.025.331	-20.157.636	-20.802.193	-21.229.583
Custo Energia (Gás, Eletricidade e Gasóleo)	-15.521.463	-15.209.173	-15.176.514	-15.277.366	-15.219.430
Gastos com Pessoal	-43.462.800	-45.114.874	-46.696.641	-48.459.205	-49.437.097
Provisões	-771.442	-776.454	-776.454	-776.454	-776.454
Resultados Antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	12.067.451	14.286.073	14.685.842	14.269.563	14.777.805
Gastos/Reversões de Depreciação e de Amortização	-11.329.961	-13.438.254	-13.796.023	-14.404.761	-14.860.988
Imparidade de ativos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)	0	0	0	0	0
Resultado Operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	737.489	847.818	889.819	-135.197	-83.184

Demonstração de Resultados	2030	2031	2032	2033	2034
Rendimentos					
Vendas e Serviços Prestados	50.649.438	51.746.855	52.851.098	53.965.111	55.091.336
Comparticipações Passes Sociais e PART	14.871.431	15.193.649	15.517.872	15.844.962	16.175.639
Compensações OSP (contrato e acertos)	34.980.237	34.941.362	34.659.976	35.194.717	35.003.751
Imputação de Subsídios ao Investimento	1.585.607	1.566.888	1.565.192	1.564.691	1.491.064
Aumentos/Reduções de Justo Valor	0	0	0	0	0
Outros Rendimentos e Ganhos	1.938.913	1.977.691	2.017.245	2.057.590	2.098.742
Ganhos/Perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	0	0	0	0	0
Fornecimentos e Serviços Externos	-21.606.374	-22.016.866	-22.452.432	-22.878.385	-23.330.478
Custo Energia (Gás, Eletricidade e Gasóleo)	-15.364.755	-15.454.646	-15.762.539	-16.076.590	-16.396.922
Gastos com Pessoal	-50.416.956	-51.425.296	-52.453.801	-53.502.878	-54.572.935
Provisões	-776.454	-776.454	-776.454	-776.454	-776.454
Resultados Antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	15.861.088	15.753.184	15.166.157	15.392.765	14.783.743
Gastos/Reversões de Depreciação e de Amortização	-15.132.722	-15.077.800	-14.680.259	-15.435.737	-15.165.942
Imparidade de ativos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)	0	0	0	0	0
Resultado Operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	728.366	675.384	485.897	-42.972	-382.199

Handwritten signatures and initials in blue ink at the bottom left of the page.

Tabela 12 – Decomposição dos CMVMC, FSE e Outros Gastos para os anos de 2025 a 2034

(euros)	2025	2026	2027	2028	2029
CMVMC, FSE e Outros Gastos					
Manutenção Autocarros e Carros Elétricos	7.426.722	7.092.878	7.068.612	7.143.844	7.317.420
Comissões Venda e Validação Títulos e Fiscalização de Receita	2.695.750	2.835.852	2.957.548	3.006.505	3.055.745
Limpeza, Higiene e Conforto	1.635.083	1.717.921	1.800.944	1.884.628	1.922.321
Seguros	1.561.652	1.600.803	1.638.839	1.676.935	1.710.474
Trabalhos Especializados	1.045.519	1.087.235	1.099.738	1.128.060	1.150.622
Softwares, Royalties, Comunicações e Sistemas	1.371.426	1.438.084	1.572.649	1.602.624	1.634.676
Publicidade e Informação ao Público	651.851	675.598	678.201	686.898	692.172
Fardamentos, Segurança e Serviços Clínicos	292.632	626.016	328.444	648.558	661.529
Energia	15.521.463	15.209.173	15.176.514	15.277.366	15.219.430
Outros Gastos	2.983.229	2.950.945	3.012.663	3.024.141	3.084.623
Total	35.185.327	35.234.504	35.334.151	36.079.560	36.449.013

(euros)	2030	2031	2032	2033	2034
CMVMC, FSE e Outros Gastos					
Manutenção Autocarros e Carros Elétricos	7.385.612	7.533.325	7.683.991	7.837.671	7.994.424
Comissões Venda e Validação Títulos e Fiscalização de Receita	3.138.660	3.188.513	3.238.698	3.289.351	3.340.583
Limpeza, Higiene e Conforto	1.960.767	1.999.983	2.039.982	2.080.782	2.122.398
Seguros	1.744.684	1.779.577	1.815.169	1.851.472	1.888.502
Trabalhos Especializados	1.173.634	1.197.107	1.221.049	1.245.470	1.270.379
Softwares, Royalties, Comunicações e Sistemas	1.667.370	1.700.717	1.734.732	1.769.426	1.804.815
Publicidade e Informação ao Público	714.572	720.148	743.365	749.258	773.324
Fardamentos, Segurança e Serviços Clínicos	674.760	688.255	702.020	716.060	730.381
Energia	15.364.755	15.454.646	15.762.539	16.076.590	16.396.922
Outros Gastos	3.146.316	3.209.242	3.273.426	3.338.895	3.405.673
Total	36.971.129	37.471.512	38.214.971	38.954.975	39.727.400

Tabela 13 – Mapa de *capital cash flow* de 2025 a 2034

(euros)	2025	2026	2027	2028	2029
Custos ou Gastos Operacionais					
CMVMC	15.521.463	15.209.173	15.176.514	15.277.366	15.219.430
Fornecimentos e Serviços Externos	19.663.864	20.025.331	20.157.636	20.802.193	21.229.583
Gastos com o Pessoal	43.462.800	45.114.874	46.696.641	48.459.205	49.437.097
Outros Gastos Operacionais	0	0	0	0	0
(A)	78.648.127	80.349.378	82.030.791	84.538.764	85.886.111
Rendimentos ou Proveitos Operacionais					
Vendas e Serviços Prestados + Comparticipação Social	55.765.886	58.146.491	60.102.828	61.485.444	62.877.208
Compensações por OSP contrato mais acertos	32.078.199	33.596.464	33.935.218	34.624.261	35.053.668
Outras 75 - verbas covid e apoio combustíveis	0	0	0	0	0
Outros Rendimentos Operacionais	1.714.845	1.822.879	1.831.840	1.863.623	1.900.895
(B)	89.558.929	93.565.835	95.869.886	97.973.327	99.831.772
EBITDA (C)=(B)-(A)	10.910.802	13.216.457	13.839.095	13.434.563	13.945.661
Amortizações	11.329.961	13.438.254	13.796.023	14.404.761	14.860.988
EBIT	-419.159	-221.798	43.071	-970.197	-915.327
Imposto sobre o rendimento	11.097	34.975	105.860	28.166	36.651
EBIAT	-430.256	-256.772	-62.789	-998.364	-951.978
Amortizações	11.329.961	13.438.254	13.796.023	14.404.761	14.860.988
Depreciações de ativos subsidiados (integrado em EBITDA)	1.928.091	1.846.070	1.623.201	1.611.454	1.608.598
Variação do Capital Circulante	-835.315	-172.880	-132.900	-384.305	-114.925
Lei 50/12 (afeta a 100% ao contrato Rodoviário)	0	0	0	0	0
CAPEX	30.063.200	15.283.700	12.538.700	20.633.700	8.525.000
Free Cash Flow	-20.256.270	-3.775.408	-295.766	-8.454.453	3.890.338
Benefícios Fiscais (afetos a 100% ao contrato Rodoviário)	35.300	35.300	35.300	35.300	35.300
Capital Cash Flow	-20.220.971	-3.740.108	-260.467	-8.419.153	3.925.638
Factor de desconto (CCF)	0,935	0,873	0,816	0,763	0,713
Valor actual CCF	-18.897.520	-3.266.554	-212.599	-6.422.139	2.798.494

(euros)	2030	2031	2032	2033	2034
Custos ou Gastos Operacionais					
CMVMC	15.364.755	15.454.646	15.762.539	16.076.590	16.396.922
Fornecimentos e Serviços Externos	21.606.374	22.016.866	22.452.432	22.878.385	23.330.478
Gastos com o Pessoal	50.416.956	51.425.296	52.453.801	53.502.878	54.572.935
Outros Gastos Operacionais	0	0	0	0	0
(A)	87.388.085	88.896.807	90.668.773	92.457.853	94.300.335
Rendimentos ou Proveitos Operacionais					
Vendas e Serviços Prestados + Comparticipação Social	65.520.869	66.940.504	68.368.970	69.810.074	71.266.975
Compensações por OSP contrato mais acertos	34.980.237	34.941.362	34.659.976	35.194.717	35.003.751
Outras 75 - verbas covid e apoio combustíveis	0	0	0	0	0
Outros Rendimentos Operacionais	1.938.913	1.977.691	2.017.245	2.057.590	2.098.742
(B)	102.440.020	103.859.557	105.046.191	107.062.380	108.369.468
EBITDA (C)=(B)-(A)	15.051.935	14.962.750	14.377.418	14.604.528	14.069.133
Amortizações	15.132.722	15.077.800	14.680.259	15.435.737	15.165.942
EBIT	-80.788	-115.050	-302.841	-831.209	-1.096.809
Imposto sobre o rendimento	90.484	125.022	120.710	50.772	17.351
EBIAT	-171.272	-240.072	-423.551	-881.981	-1.114.160
Amortizações	15.132.722	15.077.800	14.680.259	15.435.737	15.165.942
Depreciações de ativos subsidiados (integrado em EBITDA)	1.585.607	1.566.888	1.565.192	1.564.691	1.491.064
Variação do Capital Circulante	-90.475	-126.153	-186.895	-186.584	-198.855
Lei 50/12 (afeta a 100% ao contrato Rodoviário)	0	0	0	0	0
CAPEX	2.615.000	2.645.000	5.460.000	8.510.000	2.685.000
Free Cash Flow	10.851.318	10.751.993	7.418.411	4.665.648	10.074.573
Benefícios Fiscais (afetos a 100% ao contrato Rodoviário)	35.300	35.300	35.300	35.300	35.300
Capital Cash Flow	10.886.618	10.787.293	7.453.711	4.700.948	10.109.872
Factor de desconto (CCF)	0,666	0,623	0,582	0,544	0,508
Valor actual CCF	7.252.871	6.716.334	4.337.057	2.556.295	5.137.762